



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

ÍNDICE

- I. Nota Prévia**
- II. Objeto da Petição**
- III. Análise da Petição**
- IV. Diligências Efetuadas**
- V. Opinião do Relator**
- VI. Conclusões e Parecer**

I – Nota Prévia

A petição 84/XIII/1.^a, apresentada por iniciativa do jornal Trevim, da Lousã, cujo primeiro peticionário é Pedro Júlio de Almeida Poiares Malta, com 8.297 assinaturas, deu entrada na Assembleia da República em 23 de março de 2016, em papel e em versão eletrónica, tendo baixado à Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas em 30 de março de 2016.

Na reunião ordinária da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas de 13 de abril de 2016, após apreciação da respetiva nota de admissibilidade, a Petição foi admitida por unanimidade e nomeado relator o Deputado signatário.

II – Objecto da Petição

Os peticionários solicitam a intervenção da Assembleia da República na reposição do serviço ferroviário no Ramal da Lousã, com carácter de urgência.

Os peticionários fundamentam a sua pretensão nos seguintes termos:

“Seis anos passados sobre o desmantelamento do Ramal da Lousã, não é possível continuarmos indiferentes a uma tão grave injustiça que afeta a generalidade da população de toda uma região.

Este ramal ferroviário era utilizado por mais de um milhão de passageiros por ano, dos concelhos de Góis, Lousã, Miranda do Corvo e Coimbra. Tinha uma importância fundamental para os utentes e população em geral, garantindo deslocação para o trabalho e acesso a serviços públicos, como os estabelecimentos de Educação e de Saúde.”

Acrescentam ainda:

“Uma vez que sucessivos responsáveis governamentais têm reconhecido, nos últimos anos, que afinal o chamado Metro do Mondego não tem condições para

avançar, por falta de sustentabilidade e financiamento, os signatários reclamam que a linha ferroviária seja devolvida a esta região e que o mais breve possível se reponha o serviço de transporte.

Utentes e todos os habitantes destes concelhos estão a ser muito prejudicados pelo facto de os comboios terem deixado de circular. Os serviços rodoviários não são alternativa, nem em termos ambientais, nem de conforto de passageiros, funcionando apenas como precário remedeio.”

Concluem que a reposição do serviço ferroviário no Ramal da Lousã deverá ser considerada uma prioridade política e, como tal, ser encontrada uma solução urgente para esta situação.

III – Análise da Petição

No que diz respeito ao preenchimento dos requisitos formais a nota de admissibilidade da petição refere o seguinte:

“A petição coletiva foi endereçada ao Presidente da Assembleia da República, o seu objeto está especificado, sendo o texto inteligível, o 1.º signatário está identificado, bem como respetivo domicílio, e estão preenchidos os requisitos formais e de tramitação constantes dos artigos 9.º e 17.º da Lei n.º 43/90, de 10 de agosto (Lei do exercício do Direito de Petição), na redação dada pelas Leis n.º 6/93, de 1 de março, n.º 15/2003, de 4 de junho e n.º 45/2007, de 24 de agosto.”.

Por outro lado, quanto aos antecedentes, a nota de admissibilidade explícita que feita a pesquisa na base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar, referente à presente legislatura, verificou-se terem sido apresentados os Projetos de Resolução seguintes:

- N.º 29/XIII/1ª (PEV) – Recomenda ao Governo a reposição urgente da mobilidade ferroviária no Ramal da Lousã (cfr. anexo 1), e

- N.º 86/XIII/1ª (PCP) – Extinção da Empresa Metro Mondego e reposição, modernização e eletrificação do Ramal da Lousã, que foi discutido na Comissão e aprovado em Plenário (cfr. anexo 2),

tendo originado a Resolução da Assembleia da República n.º 44/2016 da Assembleia da República – Extinção da Metro Mondego, S.A. e reposição, modernização e eletrificação do ramal ferroviário da Lousã (cfr. anexo 3), com o seguinte teor:

“A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, pronunciar-se pela:

- 1 – Extinção da Metro Mondego, S.A.
- 2 – Devolução do seu património ao domínio público ferroviário e municipal.
- 3 – Reposição, modernização e eletrificação da linha do ramal ferroviário da Lousã.”

Recentemente foi apresentada outra iniciativa sobre esta matéria, designadamente o Projeto de Resolução n.º 489/XIII/2ª (BE) – Recomenda a reativação do projeto do Metro do Mondego e a sua inclusão no plano de investimentos ferroviários 2016-2020 (cfr. anexo 4).

IV – Diligências efectuadas

a) Pedido de Informação

Em 20 de abril de 2016 a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas dirigiu um ofício ao Exmo. Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares, a solicitar a disponibilização de informações adicionais sobre a matéria por parte do Ministério do Planeamento e das Infraestruturas.

Até à presente data, a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas ainda não obteve resposta.

b) Audição dos Peticionários

Procedeu-se à audição dos peticionários no dia 6 de outubro de 2016, pelas 14:12 horas.

Estiveram presentes os Srs. Deputados Carlos Silva, Fátima Ramos, Maurício Marques e Virgílio Macedo (PSD), Pedro Coimbra e João Gouveia (PS), Heitor de Sousa (BE) e Ana Mesquita (PCP).

Do relatório da audição, elaborado pela Divisão de Apoio à Comissão, salienta-se o seguinte:

“O Peticionante Senhor Pedro Poiães Malta, Diretor do Jornal Trevim interveio:

- Apresentou a Petição;
- Considerou que desenvolvimentos (reuniões, visitas a Coimbra e anúncio de estudo pelo Secretário de Estado) havidos não dão esperança;
- Vincou que querem o Caminho-de-ferro;
- Referiu que Municípios foram mal informados e enganados por as obras não terem ido até ao fim;
- Entregou diversa documentação.

O Peticionante Senhor José Reis, membro da Administração do Jornal Trevim interveio:

- A Petição é causa da População;
- Apresentou a Delegação de Peticionantes de Coimbra (Ceira), Lousã e Miranda do Corvo;
- Saliu os comentários deixados no site da petição eletrónica, que com clareza optam pelo comboio, entregando documentação, e que mencionou;
- Referiu-se ao processo do Metro do Mondego, que todos consideram um desastre e uma malfeitoria, não estando dispostos a servir de cobaia;
- Citou a opinião de Técnico especialista em transportes e deixou documentação.

O Peticionante Senhor Mário Sol, de Miranda do Corvo, interveio:

- Considerou mais grave não haver solução definitiva;
- Recordou a votação na AR da Metro do Mondego, que facilitaria a solução do problema;
- Referiu que Miranda do Corvo e Lousã desertificaram-se desde a suspensão do Ramal da Lousã;
- Espera que o Metro Mondego seja extinto.

O Peticionante Senhor Álvaro Francisco interveio:

- Defendeu que o assunto do Ramal da Lousã deve ser olhado com mais seriedade;
- Lembrou que o Ramal da Lousã tem mais de 100 anos;
- Recordou os elogios feitos pelo ex-Ministro Mário Lino, que salientou;
- Considerou que as Pessoas merecem a solução deste problema.

O Peticionante Senhor Fortunato Almeida interveio:

- Recolheu 200 assinaturas em Lisboa;
- Recordou que a Secretária de Estado Ana Paula Vitorino inaugurou o Metro Mondego em Coimbra com a presença de muitos autarcas, enganados, e que o Presidente do Metro Mondego abriu expetativas, que não se verificaram."

Posteriormente os Srs. Deputados Virgílio Macedo, Fátima Ramos, Heitor de Sousa e Ana Mesquita, teceram os seus comentários e questionaram os peticionários reproduzindo-se o teor do relatório da audição sobre estas intervenções:

"O Senhor Deputado Virgílio Macedo (PSD) interrogou sobre a má informação dos autarcas e quais as diligências feitas junto do Governo atual.

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

A Senhora Deputada Fátima Ramos (PSD) cumprimentou a delegação de Peticionantes e interveio:

- Concordou com a necessidade de repor a ferrovia na Lousã;
- Recordou a promessa do Governo de sistema ligeiro de ferrovia e a interrupção das obras;
- Defendeu o transporte entre Serpins e Coimbra-B, sublinhando que o que está não serve para nada;
- Referiu-se ao Projeto de Resolução aprovado na AR, e
- Desejou que o Governo venha a solucionar o problema;
- Apelou aos Deputados para que se unam na solução.

O Senhor Deputado Heitor de Sousa (BE) cumprimentou os Peticionantes presentes e interveio:

- Está solidário com a indignação dos subscritores da Petição;
- Defendeu a manutenção e modernização com solução de ferrovia para Coimbra, ponderando soluções de modernidade e flexibilidade, com proximidade às pessoas;
- O BE entregou novo Projeto de Resolução para recuperar o Ramal da Lousã;
- Concordou com a indignação perante a fraude do Metro do Mondego;
- Notou a responsabilidade das 3 autarquias para gerir o transporte intermunicipal.

A Senhora Deputada Ana Mesquita (PCP) cumprimentou os Peticionantes e interveio:

- Mencionou a visita feita à Lousã e relatos da População da desadequação do transporte existente;
- Recordou o Projeto de Resolução do PCP, de Fevereiro 2016, que citou nas soluções votadas por todos;
- Salientou que o Ramal da Lousã foi muito criticado, mas era a melhor solução de transporte por ferrovia, notando que a População é clara nesta opção, criticando possíveis experiências.”

Em resposta aos Srs. Deputados, e transcrevendo novamente o relatório da audição, os peticionários declararam o seguinte:

“O Peticionante Senhor Pedro Poiares Malta interveio:

- Explicou que a Petição foi a única iniciativa tomada agora;
- Notou que o levantamento de carris acabou em engano por não haver dinheiro depois;
- Quanto à entrada do Metro em Coimbra, recordou anteriores opções falhadas com retirada dos elétricos de Coimbra.

O Peticionante Senhor José Reis interveio:

- Recordou que as Assembleias municipais da Lousã e de Miranda do Corvo foram, desde o início, contra o levantamento dos carris e que o projeto do Metro Mondego nunca foi viável economicamente;
- Apelou a que os Deputados recomendem a reposição dos carris levantados, e mencionou que basta a ligação até ao Parque;
- Recordou que haveria transbordo do comboio da Lousã em Ceira, não entrando em Coimbra.”

Para terminar, os Senhores Deputados Fátima Ramos, João Gouveia, Heitor de Sousa e Pedro Coimbra expuseram as suas últimas considerações sobre a matéria em apreço. Em síntese:

“A Senhora Deputada Fátima Ramos (PSD) recordou que os Autarcas não admitiam que não viesse a haver dinheiro, referindo-se a opções de transporte direto a Coimbra, admitindo obra faseada, e sublinhou a participação obrigatória do Governo.

O Senhor Deputado João Gouveia (PS) referiu-se às promessas eleitorais e aos 94 projetos já decórridos, sublinhando que, para além das diferenças técnicas, tudo será feito para solucionar politicamente a situação, explicando.

O Senhor Deputado Heitor de Sousa (BE) referiu-se ao faseamento do projeto da linha, explicou a maximização da linha ferroviária, entre Porto e Póvoa do Varzim, e vários aspetos duma solução tram-train semelhante para Coimbra.

O Senhor Deputado Relator Pedro Coimbra (PS) lamentou o percurso desta questão ao longo dos anos, com responsabilidade transversal ao longo de vários Governos, com diversas citações; notou que não há acordo quanto à solução técnica, mas há quanto à urgência do problema ser resolvido; disse que o PS considera que a solução passa pela linha da Lousã e pela linha urbana, explicando vários aspetos, e complementando os transportes urbanos. Explicou que a audição não tinha, ainda, tido lugar pelos desenvolvimentos importantes havidos.

Recordou 93 estudos feitos, que não foram baratos, sendo que o 94º complementa o 93º e poderá candidatar-se a fundos europeus em tempo útil para 2017, relevância que sublinhou.

Afirmou que está e estará empenhado na solução deste problema.

Perspetivou o próximo processamento da petição e agradeceu a presença e contributos.”

É ainda de notar que no decurso da audição os peticionários facultaram um conjunto de documentos disponíveis no *site* do Parlamento.

V – Opinião do Relator

O Deputado Relator considera que o objeto desta petição é pertinente e da maior relevância e concorda com a necessidade de se encontrar uma solução urgente para esta problemática de forma a proporcionar um sistema de mobilidade digna para as populações de Lousã, Miranda do Corvo e Coimbra.

No seu entender uma solução viável será a criação de linha urbana da cidade de Coimbra – que se revela de extrema importância para a sustentabilidade

económica e financeira da cidade –, bem como a implementação de uma linha suburbana que permita a ligação entre a Lousã e Miranda. Acresce que, estas medidas deverão ser complementadas com a requalificação urbana da baixa da cidade de Coimbra.

O Deputado Relator tem a expectativa de que, com o novo estudo já solicitado pelo Governo – integrando a possibilidade de uma candidatura a fundos europeus – possa finalmente alcançar-se uma solução para este problema no mais curto de espaço de tempo possível.

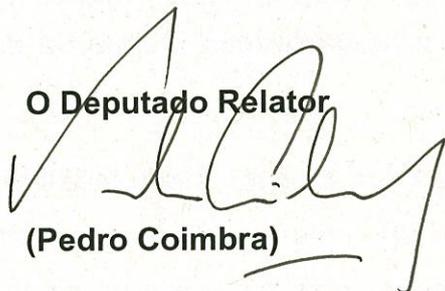
VI - Conclusões e Parecer

Por tudo o exposto, a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas emite as seguintes conclusões e parecer:

1. O objeto da petição é claro e está bem especificado, encontrando-se devidamente identificados os peticionários. Acresce que, encontram-se preenchidos os demais requisitos formais e de tramitação previstos no artigo 9.º da Lei de Exercício do Direito de Petição.
2. Face ao número de subscritores (8.297) é obrigatória a apreciação da presente petição em Plenário – cfr. artigo 24.º, n.º 1, alínea a) da LDP – e respetiva publicação em Diário da Assembleia da República – cfr. artigo 26.º, n.º 1, alínea a):
3. Nos termos do artigo 17º, n.º 8 da LDP, o presente Relatório deverá ser remetido ao Sr. Presidente da Assembleia da República.
4. Ao abrigo do artigo 19.º da LDP deverá a Comissão remeter cópia da petição e deste relatório a sua Excelência o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, aos Grupos Parlamentares e aos peticionários.

Palácio de S. Bento, 19 de Outubro de 2016

O Deputado Relator,



(Pedro Coimbra)

O Presidente da Comissão



(Helder Amaral)

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 44/2016

Extinção da Metro Mondego, S. A. e reposição, modernização e eletrificação do ramal ferroviário da Lousã

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, pronunciar-se pela:

- 1 — Extinção da Metro Mondego, S. A.
- 2 — Devolução do seu património ao domínio público ferroviário e municipal.
- 3 — Reposição, modernização e eletrificação da linha do ramal ferroviário da Lousã.

Aprovada em 12 de fevereiro de 2016.

O Presidente da Assembleia da República, *Eduardo Ferro Rodrigues*.

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Assembleia Legislativa

Decreto Legislativo Regional n.º 9/2016/M

Segunda alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro, que cria a Concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, S. A., adjudicando-lhe a concessão de serviço público de diversos troços de estradas regionais sem cobrança aos utilizadores, e aprova as respetivas bases da concessão.

O Decreto Legislativo Regional n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro, cria a Concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, S. A., adiante também designada por concessionária ou VIAEXPRESSO, adjudicando-lhe a concessão de serviço público de diversos troços de estradas regionais sem cobrança aos utilizadores, e aprovando as respetivas bases da concessão.

Em 10 de dezembro de 2004, no quadro do referido diploma, é celebrado entre a Região Autónoma da Madeira, adiante também designada por concedente, e a VIAEXPRESSO, o contrato de concessão de serviço público tendo por objeto a exploração, conservação e manutenção dos troços de estradas regionais e outros a elas associados definidos no artigo 1.º do Decreto Legislativo Regional n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro.

Posteriormente, o Decreto Legislativo Regional n.º 36/2008/M, de 14 de agosto, alterou o artigo 8.º e as bases XIV e XXVII anexas ao Decreto Legislativo Regional n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro.

Mais tarde, no âmbito da assistência económico-financeira externa prestada a Portugal, o Governo Português outorga, em 17 de maio de 2011, o Memorando de Entendimento sobre as Condições de Política Económica, com a Comissão Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional, pelo qual se compromete a executar o Plano Estratégico dos Transportes, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, assumindo expressamente o dever de rever os contratos de parceria público-privada (PPP) do sector rodoviário, com o objetivo de, sem des-

curar a mobilidade e a acessibilidade de pessoas e bens, reduzir sustentadamente os encargos que desses contratos resultam para o erário público.

Em consonância, o Governo Português decide proceder a uma revisão do enquadramento legislativo e regulamentar, em particular no que se refere à redução e revisão dos níveis (padrões) de serviço da rede viária nacional, dentro dos limites da legislação comunitária e dos *standards* europeus aplicáveis, e desencadear, nos termos e para os efeitos estabelecidos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, a renegociação das PPP rodoviárias estaduais, reduzindo os encargos públicos, e contribuindo para a sustentabilidade do sector rodoviário e para a reforma estrutural do Estado Português.

Paralelamente, o Governo Regional da Madeira, no âmbito do Programa de Ajustamento da Região Autónoma da Madeira, comprometeu-se a tomar as medidas, incluindo de natureza legislativa, que se revelassem necessárias, tendo por referência as modificações em curso no universo das PPP estaduais, com vista a assegurar o cumprimento dos compromissos assumidos pelo Estado Português ao abrigo do Programa de Assistência Económica e Financeira a Portugal. De entre essas medidas, destaca-se a necessidade de renegociar os contratos de PPP rodoviárias regionais, com vista à redução dos encargos que daí resultam para a Região Autónoma da Madeira.

Tendo por base o supracitado enquadramento, a Região Autónoma da Madeira solicita à VIAEXPRESSO a renegociação do contrato de concessão com esta outorgado, dirigida à redução dos encargos aí assumidos pelo parceiro público, tendo a concessionária, sem prejuízo dos seus direitos legais e contratuais, entendido que era do seu melhor interesse contribuir para uma solução negociada que, permitindo à concedente prosseguir os seus objetivos de redução dos encargos emergentes do contrato de concessão, fosse de igual forma sustentável para o parceiro privado.

É assim desenvolvido e concluído, com sucesso, um processo negocial pelo qual concedente e concessionária ajustam os termos das alterações a introduzir no contrato de concessão, doravante “Contrato de Concessão Alterado”, entre ambas outorgado, incluindo o respetivo impacto na redução dos pagamentos.

Os temas acordados, com reflexos diretos na redução dos pagamentos da concedente, contemplam, essencialmente: (i) a otimização dos níveis de serviço e dos requisitos operacionais, de manutenção e de grandes reparações, tendo em consideração, nomeadamente, a alteração do quadro regulatório do sector rodoviário e o volume de tráfego atual e previsto até ao final do contrato; (ii) a redução de investimentos e respetivos custos, bem como a recalendarização da respetiva realização, assim como da vida residual da concessão; (iii) a redefinição do objeto da concessão, tendo ficado acordada a exclusão do objeto da concessão dos troços associados, na extensão total de 13,0 km, o troço principal do túnel da banda D’Além, com a extensão de 0,6 km, e da ER216, o troço principal, nó de Machico Norte com a ER236, com a extensão de 0,6 km, que haviam sido desclassificados para o domínio público municipal pelo Decreto Legislativo Regional n.º 1/2013/M, de 2 de janeiro, assim como a exclusão dos troços das VE5, VE6 e VE7, na extensão total de 9,47 km, situados em zonas geograficamente descontinuas relativamente aos demais troços concessionados, sem prejuízo de a concessionária se obrigar, em relação a estes últimos, a prestar, estritamente, serviços de monitorização e informação a



Bloco de Esquerda
Grupo Parlamentar

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 489/XIII/2.^a

RECOMENDA A REATIVAÇÃO DO PROJETO DO METRO DO MONDEGO E A SUA INCLUSÃO NO PLANO DE INVESTIMENTOS FERROVIÁRIOS

2016-2020

Em 1 de dezembro de 2009, foi destruída, por decisão dos poderes públicos, a infraestrutura de ligação ferroviária entre Coimbra e a Lousã, com o levantamento dos carris entre Serpins e o alto de São João, em Coimbra. Este ato de consequências irreversíveis, foi o epílogo de um longo processo de incumprimento do compromisso assumido pelo Estado Português para com as populações de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, no sentido de substituir o velho transporte em automotora a diesel por um transporte ferroviário de qualidade, com conforto e rapidez, que desse resposta adequada às necessidades do mais de um milhão de utentes anuais, e de articulação dessa qualificação do velho Ramal da Lousã - com mais de um século de existência - com uma linha urbana de metro ligeiro de superfície na cidade de Coimbra.

Esse compromisso com as populações foi firmado por um Governo de Cavaco Silva há mais de 20 anos, mas as metas temporais para a sua execução, assumidas por sucessivos Governos posteriores (1997, 1999, 2000, 2004, 2007), foram todas incumpridas. Gastaram-se, entretanto, centenas de milhares de euros (muitos dos quais na remuneração de conselhos de administração, que não administraram senão a inação dos poderes públicos, e na própria destruição física das infraestruturas). O desmantelamento da ferrovia ameaça tornar inviável a implementação de qualquer

solução sobre carris, incluindo a modernização, a eletrificação da linha e a aquisição de novo material circulante.

Mais de seis anos volvidos sobre a destruição física do Ramal da Lousã, as populações percebem que o que lhes foi prometido por sucessivos Governos redundou afinal num imenso vazio e numa delapidação irresponsável do erário público que desonram o Estado e a democracia.

A falta de planeamento e desperdício do projeto (característica comum a muitas obras públicas portuguesas) tem o seu máximo exemplo nas expropriações e demolições que a Metro Mondego já realizou e pagou. Na verdade, foi decidida a demolição de mais de 30 edifícios do centro de Coimbra, cujo custo ficou muito acima do previsto e que, mais que tudo, atingiu património histórico-arquitetónico importante na zona imediatamente envolvente à que foi qualificada pela UNESCO como património mundial. Justificada então pela urgência de criar um corredor para a implantação da linha urbana do metropolitano de superfície, a enorme cratera aberta no coração da baixa de Coimbra nunca viu cumprir-se essa justificação. E alimenta agora projetos municipais de ser ali situada a chamada "Via Central", que não será senão o polo de uma dinâmica de destruição progressiva daquela malha urbana secular.

Não é legítimo que o Governo seja conivente com a manutenção da interrupção deste projeto, fazendo antever a aniquilação das obras iniciadas e dos investimentos realizados de mais de 100 milhões de euros. Em várias ocasiões, o Governo tem afirmado que deverão ser salvaguardadas as obras referentes a projetos que estão em curso. O Sistema de mobilidade Metro do Mondego, que integra uma solução articulada entre o ramal da Lousã e o Metro de superfície em Coimbra, é um desses casos, e por isso afigura-se totalmente incompreensível que, com um investimento realizado que representa mais de um terço do total previsto para a 1ª fase, se pactue com a suspensão do projeto em plena fase da sua execução. Acresce que, sendo essa suspensão de duração indeterminada, tal decisão constitui um enorme desrespeito pela população e um grave abandono de compromissos assumidos, arriscando-se a poder ser também um enorme desperdício de investimento público.

A finalização deste projeto parece ser consensual entre os diferentes partidos políticos. Em 2011, após as iniciativas do Bloco de Esquerda, PS, PSD e CDS apresentaram

iniciativas legislativas recomendando ao Governo a finalização do projeto do Metro do Mondego. A Assembleia da República aprovou, no início de 2011, quatro projetos de resolução tendo em vista a finalização das obras, publicados no Diário da República de nº 33, 1ª série, de 16 de fevereiro de 2011.

Não obstante, o Governo presidido por Pedro Passos Coelho anunciou, em julho de 2015, “uma solução de mobilidade elétrica para servir a população da Linha da Lousã, mas que não funcionará sobre carris”, possibilidade que tem sido equacionada também pelo governo atual. O abandono da solução ferroviária é totalmente inaceitável, porque contraria o que foi um compromisso assumido durante mais de duas décadas para com as populações.

A conclusão da obra, proporcionando um sistema de mobilidade com base numa ferrovia moderna e integrada é um imperativo, porque foi esse o compromisso assumido para com as populações de Coimbra, de Miranda do Corvo e da Lousã.

Um sistema combinado comboio - metro ligeiro de superfície, de tipo *tram-train*, é a solução técnica e financeira mais adequada; no curto prazo permitiria a utilização de material circulante disponível no Metro do Porto. Tendo em conta os constrangimentos orçamentais existentes, impõe-se uma reformulação do projeto, mas nunca o seu abandono.

É perfeitamente possível, de acordo com os especialistas ouvidos, reduzir de forma significativa os custos do projeto, tendo em vista uma maior eficiência ao nível da despesa com as estações a serem construídas, com os Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) e com as expropriações previstas. Acresce que o projeto pode ser objeto de apoio de importantes fundos comunitários para a sua execução, suscetíveis de serem acomodados em políticas de requalificação urbanas, no âmbito do Portugal 2020.

O Acordo de Parceria adotado entre Portugal e a Comissão Europeia vai permitir ao país receber cerca de 25 mil milhões de euros em fundos comunitários, no âmbito de cada um dos 16 programas operacionais, temáticos e regionais. A promoção de projetos de transportes ambientalmente sustentáveis, como é o caso do Metro do Mondego, sistema de mobilidade integrado Coimbra - Lousã, faz parte de um dos 15 projetos prioritários a privilegiar, conforme Relatório do GT IEVA relativo à priorização de projetos de investimentos no setor ferroviário com base na análise multissetorial efetuada. Isso

implica uma correção no “*Plano de investimentos em infraestruturas Ferrovia 2020*” para que o projeto do sistema de mobilidade integrado Coimbra - Lousã (Metro Mondego) passe a ser contemplado na programação dos investimentos da IP, pelo que o Ministério do Planeamento e das Infraestruturas (MPI) deve providenciar que assim seja.

De resto, o novo regime jurídico de transportes públicos de passageiros, definido pela Lei nº 52/2015, de 9 de junho, estabelece no nº 2 art.º 6º que “*Os municípios podem associar-se com vista à prossecução conjunta de parte ou da totalidade das respetivas competências em matéria de serviços públicos de transporte de passageiros municipais ou delegar, designadamente em comunidades intermunicipais ou nas áreas metropolitanas, as respetivas competências*”.

Deste modo, para o desbloqueamento efetivo do processo, deverá o MPI definir, no mais breve espaço temporal possível e em conjunto com os municípios diretamente envolvidos - Coimbra, Mirando do Corvo e Lousã - uma autoridade intermunicipal de transportes com uma estrutura específica de gestão do projeto do Metro Mondego - sistema de mobilidade integrado Coimbra-Lousã e da sua candidatura ao Portugal 2020, se esta, entretanto, não tiver ocorrido.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Crie as condições necessárias para o reinício dos trabalhos do sistema de mobilidade integrado Coimbra-Lousã, no mais curto espaço de tempo, com prioridade absoluta ao eixo Coimbra/Miranda do Corvo/Lousã/Serpins.
2. Constitua, com as câmaras municipais envolvidas, uma autoridade intermunicipal de transportes que fique responsável pela gestão integrada deste investimento, quer no que respeita à contratualização dos vários trabalhos e gestão financeira do projeto, quer no que se refere à avaliação e gestão de impactes do ponto de vista das suas implicações urbanísticas e de ordenamento territorial;
3. Determine uma nova calendarização para as obras do sistema de mobilidade integrado Coimbra-Lousã, tendo como base uma reformulação da proposta, assente em três fases distintas:

- 1ª Fase - Serpins (Lousã) até Alto de São João, a concluir até final 2018;
 - 2ª Fase - Do Alto de São João até Coimbra A, a concluir até final de 2019;
 - 3ª Fase - Linha do Hospital, a concluir até final de 2020.
4. Garanta o serviço rodoviário alternativo, melhorando significativamente as condições atualmente existentes, nomeadamente em termos de frequências e de faixa horária disponível, até ao início da reposição do transporte ferroviário.

Assembleia da República, 30 de setembro de 2016.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução nº 86/XIII-1.^a

**Extinção da Empresa Metro Mondego e
reposição, modernização e eletrificação do Ramal da Lousã**

O projeto Metro Mondego é responsável pela destruição do Ramal da Lousã.

O PCP sempre se opôs à implementação da solução Metro Mondego neste Ramal. O Metro Mondego não se adequa às características da linha e às necessidades dos utentes, visto que o Ramal é uma linha de montanha e o metro ligeiro é um transporte urbano.

O sistema Metro Mondego seria mais caro para os utentes, com menos velocidade de circulação (aumentando o tempo de transporte em 25%), menos confortável (com menos lugares sentados), sem capacidade de transporte de mercadorias, sem ligação à rede ferroviária nacional, sem possibilidade de continuação da linha, quando o Ramal foi pensado para continuar para além de Serpins.

Para além disto, exigiria aos utentes um transbordo em Ceira, aumentando ainda mais o tempo de transporte, e implicaria mais investimento em fornecimento de energia. O projeto Metro Mondego no Ramal da Lousã constituiria uma perda para a capacidade de desenvolvimento da região, para além de uma perda para os utentes.

O processo de desinvestimento neste ramal conheceu os primeiros contornos em 1992, aquando da extinção do transporte de mercadorias, facto que prejudicou objetivamente os interesses económicos da região.

Este Ramal registava mais de um milhão de utentes por ano, numa região com mais de 50 mil habitantes, que conta há mais de um século com este meio de transporte. A ligação entre Serpins e a estação de Coimbra-Parque era efetuada 17 vezes por dia, em pouco menos de uma hora.

O encerramento do Ramal da Lousã é inaceitável e é uma afronta aos interesses das populações e às necessidades de desenvolvimento do território. As populações foram sucessivamente enganadas e os executivos autárquicos de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo assinaram de cruz a "morte do Ramal".

Os sucessivos Governos, os seus apoiantes e a Administração da Metro do Mondego destruíram uma linha centenária e colocaram num autêntico inferno a vida das populações.

Em 2010, as obras foram iniciadas com o arranque dos carris e a regularização do canal do Ramal da Lousã. O abandono do projeto, ficou também ao abandono o Ramal da Lousã gerou óbvios prejuízos para as populações, obrigando ao recurso ao transporte rodoviário, com degradação da mobilidade destas pessoas na região e no acesso à cidade de Coimbra. Coloca-se, assim, a premência da reposição dos carris e a eletrificação desta linha centenária.

Na cidade de Coimbra, o projeto Metro do Mondego significou a destruição de parte da Baixa e a desestruturação da circulação de pessoas.

Tal como o PCP sempre denunciou, este projeto foi concebido de costas voltadas para os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC). Sempre foi evidente que este projeto na cidade de Coimbra significaria a ocupação das principais linhas dos SMTUC (como a 7 e a 29) sem que isso significasse acréscimos de fiabilidade significativos.

Acresce que as linhas mais rentáveis dos SMTUC seriam entregues à Sociedade Metro Mondego. Os SMTUC ficariam numa situação ainda mais difícil, potencialmente entregando aos privados a parte lucrativa dos transportes, o que significaria, a médio prazo, a desestruturação dos SMTUC e dos transportes públicos em Coimbra.

Os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra são serviços igualmente centenários: têm atualmente 138 viaturas (106 autocarros; 13 troleicarros; 8 miniautocarros e 3 mini-elétricos), 467 trabalhadores, 88 linhas, 550 Km de rede. Servem cerca de 15 milhões de passageiros/ano e não têm qualquer apoio do Estado.

O PCP defende que o Ramal da Lousã deve ser devolvido ao serviço público ferroviário e ser alvo de reposição, modernização e eletrificação, mantendo a ligação à rede ferroviária nacional.

O PCP entende que não existe qualquer interesse na manutenção Sociedade Metro Mondego ou do projeto que representa, nem para a cidade, nem para o distrito de Coimbra, nem para o país.

Face a tudo isto, o PCP apresenta com esta iniciativa uma proposta de extinção da Sociedade Metro Mondego, a devolução do património ao domínio público ferroviário e ao domínio municipal; e a reposição, modernização e eletrificação da linha do Ramal da Lousã.

Pelo exposto, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adote a seguinte resolução:

Resolução

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República, resolve pronunciar-se pela

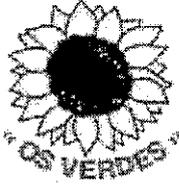
- 1- Extinção da Sociedade Metro Mondego;
- 2- Devolução do seu património ao domínio público ferroviário e ao domínio municipal;
- 3- Reposição, modernização e eletrificação da linha do Ramal da Lousã.

Assembleia da República, 14 de janeiro de 2016

Os Deputados,

ANA MESQUITA; JOÃO OLIVEIRA; ANTÓNIO FILIPE; FRANCISCO LOPES; MIGUEL TIAGO; JERÓNIMO DE SOUSA; ANA VIRGÍNIA PEREIRA; CARLA CRUZ; PAULO SÁ; JOÃO RAMOS; DIANA FERREIRA; PAULA SANTOS

GRUPO PARLAMENTAR



PROJECTO DE RESOLUÇÃO N.º 29/XIII/1ª
RECOMENDA AO GOVERNO A REPOSIÇÃO URGENTE DA MOBILIDADE
FERROVIÁRIA NO RAMAL DA LOUSÃ

Fez ontem, dia 1 de Dezembro 2015, 6 anos que circulou o último comboio no troço do Ramal da Lousã entre Serpins e Miranda do Corvo, tendo sido posteriormente encerrada a circulação ferroviária no resto da linha, a 3 de Janeiro de 2010.

O desmantelamento desta linha ferroviária tinha como objetivo a instalação de um Sistema de Mobilidade do Mondego, mais conhecido por Metro Mondego, que seria assegurado por um tram-train (metro ligeiro), tanto na linha da Lousã como na cidade de Coimbra.

Um ano após o início das obras do Sistema de Mobilidade do Mondego, depois dos carris arrancados, depois de ocorridas inúmeras expropriações e demolições, que afetaram uma área significativa da baixa de Coimbra, foi decidido, por razões de ordem orçamental, suspender o Projeto do Metro Mondego.

Acresce que em Setembro de 2015, num esclarecimento público prestado pela Comissão de Coordenação e de Desenvolvimento da Região Centro (CCDRC), foi revelado que a solução Metro Mondego apresentada à Comissão Europeia aquando do Programa Operacional Regional do Centro 2014 – 2020, foi recusada por não ter sido considerada viável nem sustentável.

Passados seis anos sobre o desmantelamento do Ramal da Lousã, e depois de gastos mais de 100 Milhões de euros nas obras realizadas, e perto de 8 milhões na contratação de serviços rodoviários alternativos, urge resolver a situação criada garantindo uma solução de mobilidade que venha a dar resposta a vários problemas e atenda a diversas questões, nomeadamente:

i) Assegurar as necessidades de mobilidade das populações da Lousã, cerca de 50 mil habitantes, garantindo a sua ligação a Coimbra, com conforto e segurança, numa zona que, relembramos, tem características serranas, como ainda ao resto do país;

ii) Assegurar o transporte de bens e mercadorias para fora da região, garantindo a ligação ao resto do país e à Europa, contribuindo assim para escoar a produção desta região, fixar e atrair a instalação de novas empresas, promover o desenvolvimento, gerando emprego no interior e combatendo as assimetrias regionais;

iii) Aproveitar as obras existentes, por forma a não desperdiçar os investimentos já realizados, optando por uma solução que atenda às potencialidades existentes no país, tanto a nível de materiais, como de conhecimentos técnicos;

iv) Adequar a resposta aos desafios colocados pelas alterações climáticas e pela necessidade de reduzir as emissões de CO₂ e a nossa dependência energética do estrangeiro, nomeadamente do petróleo;

v) Optar por uma solução com custos reduzidos de implementação, mas também menos dispendiosa na manutenção e no funcionamento, daí mais sustentável;

vi) Dar cumprimento à Resolução nº 18/2011 aprovada pela Assembleia da República a 16 de Fevereiro 2011;

Ora a única solução que responde e se adequa a todos estas questões e necessidades passa pela reposição do transporte ferroviário: a reposição do Ramal da Lousã, com as devidas adaptações e melhoramentos. É ainda necessário

articular esta solução com uma resposta, com características obviamente diferentes, adequada à situação da cidade de Coimbra, tanto a nível da mobilidade das populações no espaço urbano, como aos problemas deixados pelas obras.

O Ramal da Lousã prestou, durante mais de um século, um serviço inegável, sobretudo às populações dos Concelhos de Miranda do Corvo, da Lousã e de algumas freguesias de Coimbra, para se deslocarem para o trabalho e acederem a um conjunto de serviços públicos fundamentais, como a saúde e a educação, para além de garantir a ligação à cidade de Coimbra e ao resto do país através da Rede Ferroviária Nacional. Esta linha registava, aquando do seu encerramento, mais de um milhão de utentes por ano.

O Ramal da Lousã deu também um importante contributo para o desenvolvimento económico da região, que ficou inegavelmente prejudicado com o encerramento do transporte de mercadorias, em 1992, e com o progressivo desinvestimento na ferrovia.

Atendendo à urgência de dar resposta aos problemas expostos e considerando a situação económica que o país atravessa, e considerando o facto que, em termos de candidaturas a fundos comunitários, as soluções ferroviárias são preferidas e têm muito mais possibilidades de aprovação:

O Grupo Parlamentar “Os Verdes” propõe, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

- 1- Aproveite o próximo quadro comunitário para candidatar a reposição de uma solução ferroviária no canal reconstruído do antigo Ramal da Lousã, criando as condições necessárias para voltar a garantir, o mais rapidamente possível, uma solução de mobilidade ferroviária às populações, entre Serpins e Coimbra e a Rede Ferroviária Nacional.
- 2 - Até á reposição do transporte ferroviário seja garantido o serviço rodoviário alternativo nas condições atuais, pois é uma necessidade imperiosa dos utentes para se deslocarem para o trabalho, e para acederem a um conjunto de serviços públicos fundamentais, como a saúde e o ensino.

- 3- Proceda à elaboração urgente de um estudo para encontrar a resposta mais adequada para a mobilidade no espaço urbano da Cidade de Coimbra e na ligação aos Hospitais da Universidade de Coimbra. Resposta que tem obrigatoriamente de ser coordenada e elaborada com os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, garantindo o carácter público do projeto como salvaguarda dos interesses das populações.

Palácio de S. Bento, 2 de dezembro de 2015

Os Deputados

José Luís Ferreira

Heloísa Apolónia