



GRUPO PARLAMENTAR

Projeto de Resolução nº 2124/XIII

Pela suspensão do Projeto de Expansão da linha Circular (Carrossel) do Metropolitano em Lisboa

A evolução das cidades esteve frequentemente associada a novas formas de mobilidade. O desenvolvimento da rede do Metropolitano na cidade de Lisboa e, numa segunda fase, a sua extensão até aos municípios vizinhos, a norte, fez com que a cidade pudesse estruturar o transporte público nos eixos centrais, a partir da Baixa, com extensão à Amadora e a Odivelas, e na sua ligação a oriente.

Indo de encontro à evolução tecnológica atual, a agenda urbana internacional tenta acomodar uma série de novas exigências na construção de um novo paradigma de mobilidade, nomeadamente: (i) a redução do uso urbano do veículo automóvel individual; (ii) a redução do impacto ambiental associado ao uso de meios de transporte poluentes; (iii) o desenvolvimento de novas plataformas de mobilidade ligeira, ambientalmente sustentáveis, como as bicicletas, ou; (iv) a promoção da mobilidade automóvel elétrica partilhada; todas entendidas como complementares do pilar central, que é a promoção de um sistema de transporte público.

Para que este paradigma funcione, o transporte público tem de ser eficiente, confortável e acessível; e também abrangente, isto é, cobrindo todas as zonas relevantes dos centros metropolitanos e assegurando a ligação às zonas periféricas, sob pena de, ao não abranger zonas urbanas densas, estar a excluir do acesso a todo o sistema quem nelas vive, trabalha, ou potencialmente intercomuta. É neste contexto que se tornou premente repensar as redes de transporte público e a ligação dos modos de transporte, intermodalidade e nos interfaces.

Assim, um sistema de transportes multi-plataforma, intermodal e ambientalmente sustentável é cada vez mais a solução de mobilidade para o século XXI. É neste pressuposto que o investimento na expansão do Metro na Área Metropolitana de Lisboa é um fator chave para o desenvolvimento da região.



GRUPO PARLAMENTAR

No entanto, tendo por base o plano de expansão do Metropolitano de Lisboa aprovado em 2009 pelo Governo de José Sócrates - sem que tenha sido realizada consulta pública, o atual Governo anunciou em 2017 a intenção de proceder à extensão da rede do Metropolitano de Lisboa através da criação de uma linha Circular composta pelas atuais linhas Verde e Amarela ao sul do Campo Grande, com a extensão Rato-Cais do Sodré. O restante das duas linhas referidas Odivelas-Telheiras constituiria a nova linha Amarela.

O projeto é fundamentado na realização de um estudo que compara esta solução, apenas e só, com a extensão da linha Vermelha entre São Sebastião e Campo de Ourique, não sendo conhecido qualquer estudo técnico e económico-financeiro que fundamente e compare verdadeiras alternativas à futura expansão da rede de Metropolitano.

A alternativa Alcântara permite, de igual forma, que quem vem da linha de Cascais possa ter acesso ao eixo central da cidade, com um menor tempo de percurso. Além do mais, permite aproximar o serviço a cerca de 100 mil Lisboetas residentes na zona ocidental da cidade. Permite, ainda, que a estação da Estrela fique a uma profundidade inferior à projetada, para a ligação ao Cais do Sodré.

Os argumentos apresentados pelo Governo para justificar a linha circular assentam essencialmente na melhoria da frequência de comboios na zona central de Lisboa e na melhoria da ligação entre a linha de Cascais e o eixo central.

Contudo, estes argumentos estão mal fundamentados e não colhem a opinião favorável de vários setores da sociedade, nomeadamente de especialistas e fundamentalmente dos utentes.

No que diz respeito ao argumento – aumento da frequência de composições –, como já foi publicamente reconhecido por representantes do Metropolitano de Lisboa, esse aumento depende no essencial da capacidade instalada na rede, nomeadamente da instalação do novo sistema de sinalização e controlo de tráfego e da aquisição de novas composições, e não da geometria circular da linha.



GRUPO PARLAMENTAR

Aliás, a este facto não será certamente alheio o recente anúncio do Governo, que numa tentativa de convencer a população de Odivelas da bondade do seu projeto, veio admitir que as composições provenientes de Odivelas possam, em hora de ponta, entrar na linha Circular e prosseguir até à estação do Rato, decisão que irá fazer diminuir a frequência das composições e deitar por terra o principal argumento do Governo para justificar a linha Circular.

Se os utentes com origem na linha de Cascais ficarão beneficiados em qualquer circunstância – linha Circular ou extensão da linha Amarela até Alcântara –, os utentes com origem em Odivelas, Loures, Santa Clara e Lumiar ficarão sempre prejudicados com a linha Circular, com ou sem transbordo no Campo Grande:

- Com transbordo, terão de realizar uma mudança de comboios que hoje não necessitam de efetuar.
- Sem transbordo, em hora de ponta, o número de comboios diretos para o centro de Lisboa vai diminuir face à situação atual, em virtude da necessidade de intercalar comboios da linha Amarela com a linha Circular (cruzamentos de nível), o que fará aumentar o tempo médio entre comboios para o dobro ou mais dos 4m atuais.

Menos comboios na linha Amarela, em hora de ponta, significa ainda mais dificuldade em entrar no Metropolitano nas horas de maior afluência, agravando a situação que já hoje se vive, sendo esta situação particularmente grave para quem tem necessidade de apanhar o Metropolitano nas estações do Senhor Roubado, Ameixoeira, Lumiar e Quinta das Conchas.

Ainda a propósito da necessidade de realizar de transbordos, não pode o governo considerar que se trata de um falso problema ou de uma falácia, quando se refere a quem vem de Odivelas e, uma mais-valia quando se refere a quem vem da linha de Cascais. Nesta, como noutras matérias, não pode haver portugueses de primeira e portugueses de segunda.

O Governo ao optar pela linha Circular adia, sine die, soluções que verdadeiramente podem servir a mobilidade na região, nomeadamente a expansão à zona ocidental da cidade de Lisboa, bem como a expansão do Metropolitano para uma zona negra do ponto de vista do transporte ferroviário pesado que é Loures, com a possibilidade de servir todas as populações



GRUPO PARLAMENTAR

da região Oeste que, hoje em dia, apenas têm como alternativa o transporte individual através da rodovia, que se encontra imensamente congestionada.

Nem tão pouco serve as necessidades dos habitantes da cidade de Lisboa que residem a norte da 2ª circular nas freguesias do Lumiar e Santa Clara.

A solução do Governo não serve pois a mobilidade dos cerca de 3 Milhões de cidadãos que residem nos concelhos limítrofes e na própria cidade de Lisboa, que após um investimento de 265 milhões de Euros, em vez de verem melhorada a sua acessibilidade ao centro da cidade, pelo contrário, ficarão pior servidos.

Este é sem sombra de dúvidas, pelos fatos já apresentados um mau projeto e restringe a expansão da rede, por esse motivo este projeto não foi submetido ao parecer Conselho Superior de Obras Públicas, criado com o objetivo de envolver as principais organizações profissionais, científicas e económicas dos setores das infraestruturas na tomada de decisões de investimentos estruturantes para o País, contribuindo para formar consensos alargados e dar estabilidade e continuidade aos investimentos.

Registamos pois, com preocupação, que um projeto estrutural desta dimensão não reúna um consenso alargado da sociedade e que o Partido Socialista e o Governo tenham desistido de procurar uma solução que colha o apoio da sociedade e dos restantes partidos com assento na Assembleia da República.

Sabe-se, ainda, que a viabilidade deste projeto está dependente da apresentação de candidatura ao PO-SEUR - Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, e aprovação pelas instâncias competentes.



GRUPO PARLAMENTAR

Nestes termos e tendo em consideração a gravidade e sensibilidade da questão exposta e com o propósito de impedir um erro que custaria muito caro a Lisboa, à Área Metropolitana e a Portugal, ao abrigo da alínea b) do artigo 156 da Constituição e da alínea b) do nº 1 do artigo 4º do Regimento da Assembleia da República, os deputados do Grupo Parlamentar do PSD propõem que a Assembleia da República adote a seguinte:

RESOLUÇÃO

A Assembleia da República, nos termos do nº 5 do artigo 166 da CRP resolve recomendar ao Governo:

- 1 – A suspensão da construção da linha Circular do Metropolitano de Lisboa.
- 2 – Que o Metropolitano de Lisboa proceda a um estudo técnico e de viabilidade económica que permita uma avaliação comparativa entre a extensão da linha Amarela até Alcântara e a linha Circular, com a extensão do Rato ao Cais do Sodré.
- 3 - Que o Metropolitano proceda à realização de estudos técnicos e de viabilidade económica para a futura expansão do Metropolitano ao Concelho de Loures, na sequência do que já tem vindo a ser discutido e proposto desde 2002 no âmbito do PROT - Plano Regional de Ordenamento do Território da AML.
- 4 – Que o Metropolitano de Lisboa proceda ao desenvolvimento de estudos técnicos e de viabilidade económica, ensaiando soluções alternativas para a extensão da linha Vermelha para a zona ocidental de Lisboa.
- 5 – Que se proceda a um estudo global de mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, nomeadamente quanto a redes de transporte público, ligação de modos de transporte, intermodalidade e interfaces, tendo em consideração a emergência de novas plataformas partilhadas de transporte e da mobilidade elétrica.

Assembleia da República, 17 de abril de 2019

Os Deputados dos GP/PSD