



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projecto de Resolução n.º 53/XII (1.ª)

Recomenda uma profunda alteração no financiamento da empresa Metro do Porto, SA que permita o relançamento faseado da 2.ª fase da rede do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, incluindo a extensão da Linha Verde, entre o ISMAI (Maia) e a Trofa

1. Um modelo de financiamento causador da actual situação de falência técnica da empresa Metro do Porto, SA

Há muito que o PCP vinha dizendo e justificando que o modelo de financiamento concebido para a construção da rede do Metro do Porto era insustentável e gerador, a médio prazo, da inevitável falência financeira da empresa Metro do Porto, SA. Há muito que o PCP também preveniu que esse modelo de financiamento impossibilitaria a sustentação da empresa e iria inexoravelmente comprometer a concretização integral do alargamento da sua rede metropolitana, criando-se assim o contexto necessário para tentar justificar a privatização da empresa e/ou poder determinar o aumento para níveis insustentáveis do respectivo tarifário.

Nas actuais circunstâncias de cortes generalizados do investimento público, previstos nos planos de austeridade incluídos nos sucessivos PECs e reforçados pelo Memorando de Entendimento com o FMI/UE, (negociado e subscrito pelo PS, PSD e CDS e agora agravado no Programa do actual Governo), deve sublinhar-se que as dificuldades invocadas pelo anterior Governo do PS para rejeitar, (em despacho de Maio de 2011 do ex-Secretário de Estado dos Transportes), o avanço da designada 2.ª fase da rede do Metro do Porto, não são resultantes da designada crise financeira, que agora é convenientemente invocada, antes radicam num modelo de financiamento irresponsável escolhido e apoiado por sucessivos governos e executivos metropolitanos.

Foi em 2008 que se tornou “oficiosa” esta inexorável degradação financeira da empresa Metro do Porto, SA. A leitura do Relatório de Gestão relativo ao ano de 2008 – bem antes de eclodir a designada crise financeira que hoje é pretexto maior para paralisar o avanço da 2.ª fase da rede do metro do Porto -, confirma tudo o que o PCP disse sobre o modelo financeiro da empresa Metro do Porto, SA. Espanta que, na altura, tenha sido apenas o PCP a denunciar publicamente a situação e a responsabilizar o Governo e a Junta Metropolitana do Porto por terem construído, desenvolvido e conservado um modelo de financiamento sem saída, que, inexoravelmente, condenou a empresa ao abismo financeiro.

No referido Relatório relativo ao ano de 2008 pode ler-se – preto no branco – que a empresa do metro do Porto estava em falência técnica, apontando-se claramente as causas e razões para tal situação. De facto, o financiamento público total a fundo perdido destinado ao investimento global na construção da rede actual e respectivos prolongamentos, (neste momento constituída pela Linha A – Azul -, de Matosinhos à Estação de Campanhã e posterior prolongamento ao Estádio do Dragão; linha B – Vermelha -, da Póvoa de Varzim ao Estádio do Dragão; linha C – Verde -, da Maia, ISMAI, ao Estádio do Dragão; linha D – Amarela -, do Hospital de S. João a S. João de Deus, em Gaia, e posteriores prolongamentos à estação de D. João II e a Santo Ovídio, este actualmente ainda em fase final de construção; linha E – Violeta -, do Aeroporto de Sá Carneiro ao Estádio do Dragão; linha F – Laranja -, da Senhora da Hora a Fânzeres, Gondomar), incluindo fundos comunitários, (estruturais e de coesão), e nacionais, (dotações próprias dos Orçamentos do Estado), foi sempre escandalosamente insuficiente, (entre 25% e 30% do total do valor global investido), obrigando a empresa, para concretizar os investimentos atrás referidos – cerca de 67 quilómetros de rede - a níveis de endividamento inoportáveis, com os consequentes encargos financeiros a comprometer e impossibilitar uma gestão sustentada neste ou em qualquer outro projecto de transportes colectivos cujo objectivo seja o desempenho de um serviço público essencial à mobilidade das populações.

Dizem todos os especialistas – argumento também invocado pelo Tribunal de Contas na sua mais recente auditoria a empresas de transportes públicos, entre as quais a empresa Metro do Porto, SA -, que não existem outros exemplos de uma empresa de transportes públicos que seja também responsável pela construção da sua própria rede de circulação, com níveis de financiamento a fundo perdido inferiores a 50%/60%, pelo menos cerca do dobro do nível de fundos públicos que desde há treze anos foram atribuídos ao Metro do Porto.

Ricardo Fonseca, Presidente em exercício do Conselho de Administração da Metro do Porto, em recente entrevista concedida a um diário, (Público, 4 de Abril de 2011), confirma tudo o que o PCP sempre disse e que aqui se repete: "...a Metro do Porto vive numa crise financeira e de tesouraria porque o projecto assentou num modelo enviesado: faltou-lhe uma estrutura de financiamento adequada ao investimento realizado", dizia em Abril passado o Presidente da Metro do Porto. E na mesma ocasião actualizava alguns números relevantes: "...os investimentos realizados em obras foram de 2555 milhões de euros e o financiamento não reembolsável foi de 785 milhões de euros" (ou seja, 30,7% do investimento total, incluindo fundos nacionais e comunitários). E Ricardo Fonseca concluía que, face "...à falta de uma estrutura de financiamento adequado ao investimento que foi feito ... a dívida total ascende a 2450 milhões de euros que resulta do [crédito contratado para realizar o] projecto de construção do metro ... e, essencialmente, dos encargos financeiros que temos vindo a suportar", [no valor acumulado de 365 milhões de euros].

2. A ausência de contratualização e de financiamento adequado do serviço público prestado pela empresa Metro do Porto, SA

Um outro facto comprometedor da sustentabilidade da gestão de exploração da empresa do Metro do Porto, SA, para o qual o PCP também já chamou há muito a atenção dos responsáveis governamentais e da Junta Metropolitana do Porto, prende-se com o nível quase indigente das indemnizações compensatórias pagas pelo Governo pela prestação de serviço público. Tais indemnizações compensatórias (ICs) foram sempre pagas com atraso, com valores insuficientes, definidos de forma unilateral e arbitrária pelos sucessivos Governos, não respeitando qualquer tipo de contratualização estabelecida entre as partes, comprometendo, assim, a gestão corrente da empresa e contribuindo dessa forma para as crescentes dificuldades de tesouraria e para o avolumar da dívida da empresa.

Também neste aspecto, a já atrás referida entrevista do Presidente em funções do Conselho de Administração da Metro do Porto, SA é totalmente elucidativa e vem confirmar o que o PCP tem de forma insistente dito sobre a matéria: "...houve uma proposta apresentada em 2005 [pela Metro do Porto] e depois disso não houve mais nenhum desenvolvimento no processo de contratualização das operações de serviço público". E vale a pena dizer que, não obstante terem passado seis anos sobre a data em que a Metro do Porto, SA apresentou ao Governo uma proposta para a contratualização do serviço público, o anterior Governo, apesar de ter decidido, (no âmbito do Orçamento do Estado para o ano em curso), mandar os responsáveis das finanças e dos transportes para avançarem com a contratualização do serviço público com diversas empresas públicas de transporte, a verdade é que dessa Resolução não constava o Metro do Porto, facto para o qual Ricardo Fonseca não tinha qualquer explicação ou justificação na altura em que concedeu a entrevista que tem vindo a ser citada.

3. Um outro modelo de financiamento para salvar a empresa Metro do Porto, SA e permitir alargar a rede do metro na AMP

Perante este diagnóstico que, repita-se, confirma exaustivamente o que há muito tínhamos dito, o PCP defende uma revisão completa do modelo de financiamento da empresa do Metro do Porto. Uma nova forma de financiar o investimento da empresa Metro do Porto é condição necessária para se poder relançar a construção da 2.^a fase da rede do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, incluindo a extensão da linha Verde até à Trofa e poder servir directamente bem mais de duzentas mil pessoas com este novo modo de transporte público.

3.1. Em primeiro lugar, há que proceder a uma profunda alteração dos níveis do financiamento a fundo perdido do projecto, aumentando os apoios públicos – essencialmente comunitários - para valores bem superiores a 50% do total dos investimentos previstos na designada 2.^a fase da rede do metro ligeiro de superfície. Importa a propósito recordar que o investimento global previsto nas quatro linhas da rede do Metro que o actual Conselho de Administração entendeu incluir nessa 2.^a fase, (prolongamento da linha amarela de Santo Ovídio a Vila d'Este; nova linha entre

Campanhã e Gondomar; nova linha entre Matosinhos Sul e a Estação de S. Bento, via Campo Alegre; nova linha da Senhora da Hora ao Hospital de S. João, via S. Mamede de Infesta; novo parque de manutenção e oficinas – na zona do Monte da Virgem, Linha Amarela, e o segundo Posto de Controlo e Comando de Operações a situar também na linha Amarela na zona antigamente ocupada pelo Estádio Vidal Pinheiro do S.C e Salgueiros), totaliza cerca de 1,2 mil milhões de euros. Importa, contudo, recordar que o PCP entende – por razões que são apresentadas no ponto seguinte – que nesta 2.^a fase deve também ser integrada a obra de extensão da linha Verde, da Maia (ISMAI) até à Trofa, no valor orçamental estimado de 140 milhões de euros, facto que faz ascender o valor total dos investimentos em falta na rede do metro do Porto a 1,34 mil milhões de euros.

Para que este financiamento possa ser traduzido na construção da rede sem mais atrasos e se torne sustentável, há que reforçar de forma drástica o nível dos apoios comunitários, ainda no contexto do actual QREN (07-13). Isso tem que ser feito através de uma profunda reprogramação e reafecção dos fundos estruturais e de coesão. Este esforço terá que contar, antes do mais, com o reforço dos meios financeiros previstos no Programa Operacional Norte (ON2), que até há pouco só previa cem milhões de euros de participação comunitária para toda a 2.^a fase da rede acima descrita, (ou seja, bem menos de 10% do total previsto...), verba esta que, aliás, acabou recentemente por ser afectada ao financiamento da Linha Laranja (da Senhora da Hora a Fânzeres), já concluída, e à extensão a Santo Ovídio da Linha Amarela, o que faz com que, afinal, para a segunda fase da rede atrás descrita não haja já quaisquer meios financeiros disponíveis no referido Programa Operacional. E se já não há um euro sequer disponível no ON2, nunca houve qualquer outro apoio financeiro do actual QREN para o projecto do metro do Porto, seja no Programa Operacional Valorização do Território, seja no âmbito do Fundo de Coesão. Terá então que ser feita uma vasta alteração regulamentar e uma radical reprogramação de meios financeiros ainda não utilizados, seja no Programa Operacional Valorização do Território, seja no Fundo de Coesão, o que poderá permitir o avanço da construção da 2.^a fase da rede do metro, incluindo a extensão da rede à Trofa.

O objectivo destas acções de reprogramação e de alteração regulamentar tem que determinar um apoio global a fundo perdido de meios financeiros comunitários e nacionais (ver ponto seguinte) que, para o conjunto das linhas da segunda fase da rede do metro, incluindo a extensão à Trofa, seja de, pelo menos, cerca de 60% do investimento total previsto.

3.2. Em segundo lugar, importa que o próprio Estado dê também o exemplo e aumente as dotações nacionais directas para investir a fundo perdido no projecto do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

Verifica-se, por exemplo, que até ao final de 2009, o apoio total a fundo perdido ao metro do Porto com origem em financiamento nacional do Estado/PIDDAC, desde o início da implementação do projecto e até final daquele ano, foi de apenas 144,2 milhões de euros, devendo assinalar-se que cerca de 34 milhões daquela quantia

global se destinaram à construção da nova Ponte rodoviária do Infante D. Henrique, e não à construção de rede do metro.

Estes dados comprovam que as ajudas nacionais não reembolsáveis, (do Estado, via PIDDAC), destinadas ao financiamento dos investimentos da empresa Metro do Porto, SA, têm sido escandalosamente diminutas face ao volume e importância das obras realizadas, rondando uma média anual de 10 milhões de euros desde o arranque do projecto! Situação que, evidentemente tem que ser substancialmente alterada.

3.3. Em terceiro lugar, com a finalidade de resolver de vez os défices de exploração resultantes do serviço público que a Metro do Porto, SA desempenha, e que tem que continuar a desempenhar para garantir o direito à mobilidade da população na Área Metropolitana do Porto, o PCP insiste na contratualização urgente com o Governo dos valores a pagar anualmente pelo serviço público prestado. Trata-se, como já ficou atrás dito, de desenvolver e concluir a negociação de um contrato entre as duas partes, baseado na proposta que a Administração da Metro do Porto, SA apresentou ao Governo já no ano de 2005, e que desde então não teve qualquer seguimento. Além disso, o Estado deve obrigar-se a pagar atempadamente, nos termos que venham a ser acordados, as indemnizações compensatórias assim contratualizadas para o desempenho do serviço público.

3.4 Por último, o Estado deverá negociar e garantir à Metro do Porto, SA o acesso a financiamentos do Banco Europeu de Investimentos (BEI), da mesma forma e com o mesmo tipo de juro bonificado que foi concedido a alguns dos créditos contratados para construir parte da 1.ª fase da rede.

Com estas novas condições de financiamento da construção e da exploração, poder-se-ia, por um lado, encarar com real optimismo a recuperação da gestão corrente – passando rapidamente para uma situação operacional positiva que aliás se torna cada vez mais possível pelo aumento muito significativo da procura nestes dois últimos anos - e, por outro lado, fazer face aos desafios de alargamento da rede do metro do Porto, vencendo os enormes atrasos que existem na programação relativa à construção da segunda fase da rede do Metro ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

4. A 2.ª fase da rede do metro e a extensão à Trofa da Linha C – Linha Verde

Importa recordar que a primeira fase da rede nunca foi integralmente concluída já que a linha da Trofa não foi construída na sua totalidade apesar dos sucessivos compromissos assumidos – mas sempre adiados - com aquele Concelho e sua população. A linha C – Verde, entre a estação de Campanhã e a Maia (ISMAI), faz parte da primeira fase da rede do Metro do Porto e deveria ter sido construída até ao centro da cidade da Trofa, de acordo com o que estava inicialmente planeado e foi profusamente anunciado no final da década de noventa. Sublinhe-se ainda que as populações situadas para norte do ISMAI, que deveriam já hoje ter o serviço do metro do Porto, estão a ser defraudadas há mais de dez anos, quando lhes foi retirado o comboio que ligava a antiga Estação ferroviária da Trindade, no centro do Porto, com a Trofa.

Daí ser uma questão de justiça e ética que a conclusão da linha C - Verde, completando a ligação entre o ISMAI e o centro da cidade da Trofa, integre, no entender do PCP e de muitos outros responsáveis, o conjunto de investimentos previstos na designada 2.ª fase da rede do metro do Porto, como aliás diz taxativamente o Memorando de Entendimento subscrito entre o Governo e Junta Metropolitana do Porto, em Maio de 2007, através do qual se processou a governamentalização da gestão da empresa Metro do Porto, em detrimento da posição maioritária que até aí estava justamente atribuída ao poder local e metropolitano.

Na realidade, o ponto 4 daquele Memorando de Entendimento subscrito em 21 de Maio de 2007 entre o Governo da República e a Junta Metropolitana do Porto, respectivamente representados pelo então Ministro das Obras Públicas, Eng. Mário Lino, e pelo Presidente da Câmara Municipal do Porto e da Junta Metropolitana do Porto, Dr. Rui Rio, refere de forma extensiva o “Programa de novos investimentos – 2.ª fase do Sistema de Metro Ligeiro do Porto” e diz, no seu ponto 4.1., que esta 2.ª fase é constituída, entre outras linhas, pela “Ligação ao concelho da Trofa”, acrescentando no ponto imediato (4.2.) que “a ligação ao concelho da Trofa será garantida pelo prolongamento da linha da Trofa entre o ISMSI e Trofa”.

Apesar da clareza do que atrás fica dito, não é, contudo, muito seguro que seja este o entendimento actual dos responsáveis executivos da empresa Metro do Porto e do próprio Governo – pelo menos o que esteve em funções até Junho de 2011 -, a avaliar pela recusa dos seus responsáveis em responder claramente a questões que o Grupo Parlamentar do PCP tem colocado sobre esta matéria.

É neste contexto que importa recordar que, em Dezembro de 2009, foi lançado o concurso para a extensão da linha C (Verde), entre o ISMAI e a Trofa, concurso este que se desenrolou ao longo de 2010 e que estava em fase de adjudicação quando, em Dezembro desse ano, foi repentinamente anulado. Na altura em que foi anunciada esta decisão, o Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto, SA, Ricardo Fonseca disse que a linha para a Trofa poderia ser desenvolvida “um dia”, em data posterior a 2014, rematando que “até lá não seria construída e, numa fase posterior, os estudos diriam”! Isto é: ficou a saber-se que, para a Administração da Metro do Porto a construção da linha do metro para a Trofa, mesmo depois de 2014, depende do resultado de estudos!

O que ninguém explica é o facto da Metro do Porto, SA ter lançado o concurso da obra para a Trofa no final de 2009, facto que expressamente pressupõe que todos os estudos, incluindo os de natureza ambiental tinham sido já realizados e convenientemente analisados. A invocação da necessidade de novos “estudos” para relançar a empreitada depois de 2014, (e só no caso dos estudos assim o determinarem), não radica, por isso, em critérios de verdade e de transparência, quiçá se pretenda apenas começar a tratar do “enterro definitivo” do projecto de construção da extensão da linha C (Linha Verde) do ISMAI até à Trofa.

É por todas estas razões que o PCP entende que a extensão da linha C (Linha Verde) para a Trofa, anulado que foi o respectivo concurso no final de 2010, passe agora a integrar de pleno direito o conjunto das seguintes quatro linhas já incluídas pelo actual Conselho de Administração da empresa do Metro do Porto, SA na 2.ª fase do Metro do Porto: a extensão da linha D (Linha Amarela), em Vila Nova de Gaia, ligando a Estação de Santo Ovídio à Urbanização de Vila d'Este; a segunda linha de Gondomar, entre a Estação de Campanhã e o Centro da cidade de Gondomar; a nova linha entre Matosinhos-Sul e a Estação de S. Bento, através do Campo Alegre; e a nova linha entre a Senhora da Hora e o Hospital de S. João, atravessando S. Mamede de Infesta.

5. Relançamento da 2.ª fase da rede do Sistema do Metro Ligeiro do Porto, incluindo a extensão da Linha Verde à Trofa

5.1. Os atrasos relativos à 2.ª fase da rede do metro assumem proporções inaceitáveis e constituem também a tradução prática da decisão do anterior Governo ao ter imposto o controlo accionista maioritário da empresa Metro do Porto, SA.

De facto, o Memorando de Entendimento, subscrito em 21 de Maio de 2007 pelo Governo e pela Junta Metropolitana do Porto não está minimamente a ser cumprido. A programação prevista nesse "Memorando" consagrava o avanço "imediato" da primeira linha de Gondomar, (entre o Estádio do Dragão e Fânzeres), e a extensão a Santo Ovídio. Quanto a toda a restante rede, o Memorando de Entendimento estipulava a realização de um concurso global até - o mais tardar - Junho de 2008. Concurso que, mesmo segundo o referido memorando de entendimento, deveria incluir a extensão à Trofa, uma linha entre Matosinhos Sul e a zona ocidental do Porto (Campo Alegre e S. Bento), a segunda linha de Gondomar, o prolongamento, no concelho de Gaia, de Santo Ovídio a Laborim e Vila d'Este e, finalmente, uma outra ligação entre o Porto (Hospital de S. João) e S. Mamede de Infesta e Matosinhos.

Hoje, mais de quatro anos depois da assinatura do Memorando de Entendimento, o Governo apenas cumpriu uma pequena parte daquilo a que se comprometeu, a que corresponde à ligação a Fânzeres (em Gondomar), estando em conclusão o prolongamento da linha D (amarela) até Santo Ovídio. Quanto ao resto, o Governo vem dilatando no tempo a execução da maior parte da 2ª fase de expansão da rede metro do Porto.

Falhada a data de Junho de 2008, foi logo anunciado que o concurso global para a construção da 2.ª fase seria aberto até Setembro de 2009, data mais uma vez ultrapassada e perdida sem que os responsáveis tenham assumido o ónus do novo atraso.

No final de 2009, Governo e Conselho de Administração da Metro destacaram desta 2.ª fase da rede a obra do prolongamento à Trofa e lançaram um concurso público para sua construção separada, cumprindo neste particular o que determinava o

próprio Memorando de Entendimento para o caso do projecto global não estar em condições técnicas ou outras de avançar na totalidade. Sucede que, como já atrás ficou escrito, este concurso veio a ser anulado no final de 2010, (quando se encontrava já em fase de adjudicação), com o argumento da situação financeira se ter degradado e não dispor a empresa Metro do Porto, SA de meios de contrair novos empréstimos na banca comercial para financiar a respectiva construção. Ou seja: este concurso é anulado porque a empresa tinha que se financiar nos mesmos moldes insustentáveis que tinha usado desde sempre, sem meios financeiros e fundo perdido em níveis capazes de sustentar o investimento e a gestão da empresa.

Quanto às restantes quatro ligações, a empresa do Metro veio ainda a público apontar uma nova data - Abril de 2010 – para o lançamento do concurso. Na parte final do ano de 2010, ficou, porém, a saber-se que mesmo o lançamento do concurso para esta versão da segunda fase da rede do metro poderia vir a ser adiada, ao sabor dos sucessivos cortes de investimento público impostos pelos PECs aprovados por PS e por PSD.

5.2. Em Dezembro de 2010, invocando incapacidade de se financiar num quadro em que se mantinha sem qualquer alteração o mesmo modelo de financiamento, o Conselho de Administração da Metro do Porto, SA fez saber que tinha dirigido ao Governo uma proposta para o lançamento da 2.ª fase – onde já não incluía a conclusão da Linha Verde até à Trofa – com a descrição de uma programação para a sua construção em regime de Parceria Público Privada (PPP)!

A resposta do anterior Governo chegou quase seis meses depois, no final de Maio de 2011, através de uma decisão adoptada pelo ex-secretário de Estado dos Transportes cujo teor terá chegado à empresa Metro do Porto, SA (segundo o JN de 17 de Junho) “a poucos dias do final da campanha eleitoral”. A decisão do anterior governante diz que “o projecto de expansão do metro do Porto só será possível de lançar depois da empresa consolidar o passivo”, adiantando também que só serão de admitir mais obras “após o programa de consolidação das contas públicas dar resultados positivos”.

5.3. Pelo que ficou dito e demonstrado, não é verdade que tudo tenha que ser como disse o anterior Secretário de Estado dos Transportes. Como temos dito, o investimento na segunda fase da rede do metro (incluindo a extensão da linha à Trofa) poderá avançar e ser sustentável para a empresa Metro do Porto, SA se esta receber adequados financiamentos a fundo perdido, superiores a 60% do total do investimento previsto. Basta haver uma reafecção e reprogramação de programas comunitários do QREN e a reutilização de verbas no âmbito do Programa Operacional Valorização do Território e do Fundo de Coesão, (para além do reforço dos meios comunitários afectos ao ON2 e das ridículas verbas nacionais previstas em OE), para que a obra possa ser relançada a curto prazo e ser concretizada de forma faseada depois da respectiva adjudicação.

Estas novas opções que permitirão superar o impasse criado pela decisão do anterior Governo e encontrar vias de financiamento sustentadas para a empresa Metro do Porto, foram aliás, (a fazer fé na mesma notícia do JN de 17 de Junho), igualmente defendidas pelo ainda Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região Norte e pelo ex-vice-Presidente da Câmara Municipal de Gaia, agora Secretário de Estado do actual Governo.

5.4. Basta que o novo Governo se empenhe em dar prioridade a investimentos estratégicos como é o da rede do Metro do Porto; basta que o novo Governo se empenhe de facto em fazer alterações regulamentares e a efectuar reprogramações adequadas dos diversos fundos comunitários, (do QREN e do Fundo de Coesão), para se passar a dispor de condições para se poder avançar a construção faseada da rede do Metro logo após a conclusão do lançamento do respectivo concurso público [importa não esquecer que um concurso internacional para uma empreitada deste tipo tem uma tramitação administrativa complexa e demorada que normalmente demora entre doze e dezoito meses].

Isto faz com que, se no curto prazo for lançado este concurso, a respectiva adjudicação não deverá estar em condições de ser feita antes do final de 2012/início de 2013, facto que, até lá, permitirá não só garantir as alterações e reprogramações necessárias para permitir aumentar significativamente os meios financeiros atribuídos a fundo perdido ao projecto de construção do Metro do Porto, fazendo intervir meios financeiros do Fundo de Coesão e do Programa Operacional Valorização do Território – nunca antes previstos para este projecto -, e reforçando as verbas reservadas no âmbito do Programa Operacional do Norte e no próprio financiamento nacional do Orçamento do Estado.

5.5. Para além das duas personalidades atrás referidas, a posição do PCP, de defender o avanço no lançamento do concurso para a construção da segunda fase da rede do metro recebeu, em Janeiro passado, alguns outros insuspeitos apoios e apoiantes. De facto, alguns autarcas da Área Metropolitana do Porto, durante um debate público sobre o futuro do projecto do metro ligeiro de superfície da Área Metropolitana do Porto, organizado pelo JN, defenderam posições em tudo semelhantes ao que o PCP tem há muito defendido sobre esta matéria. Para além de referências à exiguidade das indemnizações compensatórias pela prestação de um serviço público, e ao deficiente apoio de fundos públicos comunitários e nacionais ao investimento na construção do Metro, com visíveis consequências na actual situação financeira da empresa, assinala-se, por exemplo, a posição do edil de Matosinhos que propunha, (finalmente, e pela primeira vez de forma clara), “que se deveria avançar já com o concurso para a segunda fase da rede do Metro, invocando precisamente o tempo que este tipo de concursos internacionais consome”; assinala-se igualmente a posição do edil da Maia que disse que o programa de expansão do Metro deve ser cumprido “quando a actual situação económica do País estiver resolvida”, sendo que “tinha a expectativa que tal já pudesse ocorrer em 2013, altura em que os investimentos deveriam avançar de facto para o terreno”.

Face ao que fica exposto, e tendo em conta as disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, a Assembleia da República resolve:

1. Que a segunda fase da rede do Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto passe a integrar o prolongamento da linha C (Linha Verde), entre o ISMAI (na Maia) e a cidade da Trofa, dando seguimento ao ponto 4 do Memorando de Entendimento subscrito em 21 de Maio de 2007, entre o Governo e a Junta Metropolitana do Porto;
2. Que, em conformidade, a segunda fase da rede do Sistema do Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto passe a ser constituída pelas linhas seguintes: prolongamento da Linha Amarela, em Vila Nova de Gaia, de Santo Ovídio à Urbanização de Vila d'Este; prolongamento da Linha Verde, do ISMAI (Maia) até ao centro da cidade da Trofa; nova linha de Campanhã ao centro do Concelho de Gondomar (Valbom); nova linha de Matosinhos Sul à Estação de S. Bento (via Campo Alegre); nova linha desde a Senhora da Hora ao Hospital de S. João (via S. Mamede de Infesta);
3. Que seja profundamente alterado o valor e origem do financiamento destinado à realização dos investimentos previstos no número anterior, aumentando substancialmente o nível de financiamento público, comunitário e nacional, a fundo perdido, dos actuais 25%/30% para montantes não inferiores a 60% da totalidade do investimento projectado, estimado em cerca de 1,34 mil milhões de euros;
4. Que para obter o objectivo de reforço substancial do financiamento não reembolsável, referido no n.º anterior, sejam afectados à construção da segunda fase da rede do Metro do Porto, meios financeiros do Fundo de Coesão, do Programa Operacional Valorização do Território e que sejam reforçados os meios financeiros já disponíveis no Programa Operacional Norte e as dotações nacionais do Orçamento do Estado, procedendo o Governo às alterações regulamentares e às reprogramações no âmbito do QREN (2007-2013) que se venham a revelar necessários para o efeito;
5. Que o Governo negocie com o Banco Europeu de Investimentos (BEI) os termos dos financiamentos que permitam à empresa Metro do Porto, SA o acesso, com juros bonificados, aos meios necessários a completar a comparticipação nacional de todas as candidaturas ao QREN que venham a ser apresentadas para a construção da segunda fase da rede do metro do Porto;

6. Que o concurso público internacional para a construção da segunda fase da rede do Metro do Porto seja lançado no prazo máximo de 90 dias, de forma a que o processo de adjudicação possa estar concluído até ao primeiro trimestre de 2013;
7. Que para a sustentação da exploração e gestão corrente da empresa do Metro do Porto, seja com a máxima urgência contratualizada, entre a empresa do Metro do Porto, SA e o Governo, a prestação de serviço público, incluindo valores adequados e suficientes das indemnizações compensatórias e os termos dos respectivos pagamentos.

Assembleia da República, 5 de Agosto de 2011

Os Deputados,

HONÓRIO NOVO; BRUNO DIAS; BERNARDINO SOARES; JOÃO OLIVEIRA;
AGOSTINHO LOPES; PAULO SÁ; RITA RATO; PAULA SANTOS; JOÃO RAMOS;
FRANCISCO LOPES; JORGE MACHADO; MIGUEL TIAGO; ANTÓNIO FILIPE