



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 290/XII – 1.ª

Recomenda que o prolongamento da linha Verde do Metro, entre o ISMAI e a Trofa, integre a 2.ª fase da rede do Metro da Área Metropolitana do Porto

1. A 1.ª fase da rede do Metro da Área Metropolitana do Porto e a linha Verde, entre a Estação de Campanhã e a Trofa

A primeira fase da rede do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto nunca foi integralmente concluída.

Quando no final da década de noventa, o projeto desta primeira fase foi anunciado, publicamente apresentado e a respetiva conceção e construção contratualizada, (em 16 de Dezembro de 1998), ele compreendia originariamente a linha A - Azul, de Campanhã a Matosinhos, a linha B - Vermelha, da Póvoa de Varzim a Campanhã, a linha C - Verde, entre Campanhã e a Trofa e a linha D - Amarela, do Hospital de S. João à estação de João de Deus, em Gaia.

Das quatro linhas originárias da primeira fase só a linha Verde não foi construída em toda a sua extensão. As outras três linhas viram inclusivamente os trajetos originários alargados – até ao estádio do Dragão, no caso das linhas Azul e Vermelha, até a Santo Ovídio, a linha Amarela. A linha C-Verde, no entanto, iniciou a sua operação em 30 de Julho de 2005, primeiro entre a estação de Campanhã e o Fórum da Maia – no centro desta cidade – e um pouco mais tarde, em 31 de Maio de 2006, entre o centro urbano da Maia e o ISMAI, mais a Norte, ainda em território maiato, mas nunca mais arrancou a sua conclusão até ao centro da cidade da Trofa conforme o previsto originariamente e confirmado mais tarde, em 2007, quando da assinatura de um Memorando de Entendimento entre a o Governo e a Junta Metropolitana do Porto.

Entretanto, a empresa Metro do Porto, SA, chegou mesmo a avançar com a construção de uma nova linha que não integrava a primeira fase da rede, a linha E – Violeta, que passou a ligar o Aeroporto do Porto à linha Vermelha (na estação de Verdes), criando-se, a partir de 27 de maio de 2006, uma nova ligação entre o Estádio do Dragão, a Estação de Campanhã e o Aeroporto.

Mais recentemente, em 2 de Janeiro de 2011, a atual rede do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto foi alargada com a entrada em funcionamento da linha F – Laranja, entre a Senhora da Hora e Fânzeres (concelho de Gondomar), uma sexta linha que já fazia parte do conjunto de linhas originariamente previstas para a segunda fase da rede do Metro da Área Metropolitana do Porto.

Em suma, a linha da Trofa – isto é, a linha Verde (C) - que desde sempre fez parte da primeira fase da rede do Metro da Área Metropolitana do Porto, nunca foi construída na sua totalidade, não obstante os sucessivos compromissos assumidos – mas sempre adiados - com aquele Concelho e sua população. As populações situadas a norte do Instituto Superior da Maia (ISMAI), que deveriam já ter há muitos anos o serviço do metro do Porto, estão a ser defraudadas e positivamente enganadas 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, com a promessa de que “em breve” teriam o metro ligeiro se superfície a servi-las.

Foi precisamente em 24 de fevereiro de 2002 que foi encerrado o serviço ferroviário nas linhas da CP da Póvoa de Varzim e da Trofa para permitir a construção das linhas do metro no canal antes utilizado pelos comboios que ligavam a Estação da Trindade, na cidade do Porto, à Póvoa de Varzim e a mesma Estação à cidade da Trofa. Só que, enquanto no caso da ligação à Póvoa de Varzim, o compromisso foi cumprido e a linha Vermelha do metro passou a servir as populações da parte ocidental dos concelhos da Maia, de Vila do Conde e da Póvoa de Varzim, antes servidas pelo comboio, no caso da Trofa, a ligação do metro ficou-se pela estação do ISMAI, ainda no Concelho da Maia.

Pode bem dizer-se que a população da Trofa ficou sem comboio há dez anos atrás, com a promessa pública de que passaria a ter o metro e agora, nem tem comboio, nem tem metro...

Por isso, é uma questão ética e de justiça - para além de constituir a reconstituição de um serviço público de transportes coletivos que foi retirado às populações em 2002 - que seja concluída a linha Verde, completando-se assim a ligação entre o ISMAI e o centro da cidade da Trofa.

No entender do PCP e de muitos outros responsáveis, e igualmente da população da Trofa, para além das pessoas que vivem nas freguesias mais a Norte da Maia, a construção do prolongamento da linha C até ao centro da Trofa deve ser construída com a máxima urgência e deve integrar, de pleno direito, o conjunto de investimentos previstos na 2.^a fase da rede do metro do Porto, com prioridade no planeamento global de construção que vier a ser definido para essa segunda fase.

2. O Memorando de Entendimento entre o Governo e Junta Metropolitana confirma a ligação e o prolongamento da linha C até à Trofa

A construção do prolongamento da linha C até à Trofa foi confirmada e novamente consagrada no Memorando de Entendimento subscrito entre o Governo e Junta Metropolitana do Porto, com o qual, aliás, infelizmente se concretizou a governamentalização da gestão da empresa Metro do Porto em prejuízo da posição maioritária que até aí estava justamente atribuída aos representantes do poder local e metropolitano.

O ponto 4 desse Memorando de Entendimento, subscrito em 21 de Maio de 2007 entre o Governo da República e a Junta Metropolitana do Porto, respetivamente 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, enuncia 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”.

Não tendo sido concluída a ligação da linha Verde até à Trofa durante a construção da primeira fase da rede do metro, como estava previsto e tinha sido objeto de compromissos e anúncios por parte de sucessivos responsáveis governamentais e metropolitanos, o mínimo que se espera é que este novo compromisso formalizado no âmbito deste Memorando de Entendimento não seja novamente violado. No entanto, e apesar da sua clareza não é, contudo, nada seguro que seja este o entendimento dos responsáveis executivos da empresa Metro do Porto e dos próprios responsáveis governamentais, seja do anterior, seja também do atual Governo.

De facto, em Dezembro de 2009, e dando neste particular seguimento ao disposto no referido Memorando de Entendimento, o Governo e o Conselho de Administração da Metro do Porto, SA, desagregaram da 2.ª fase da rede a construção do prolongamento da linha Verde até à Trofa, e anteciparam o lançamento do seu concurso, como aliás previa o Memorando de Entendimento para o caso da empreitada global não estar em condições de ser colocada em concurso na totalidade.

Foi assim lançado, no final de 2009, o concurso para a construção da extensão da linha C (Verde), entre o ISMAI e a Trofa, com o valor base de 140 milhões de euros, e que em Dezembro de 2010 estava já em fase de adjudicação quando foi inesperadamente 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 vir a ser desenvolvida “um dia”, depois de 2014, rematando que “até lá não seria construída e, mesmo 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, não é prioritária e inclusivamente ficará na pendência do resultado de estudos cuja natureza e justificação só se compreende num contexto em que se pretenda abandonar a sua construção! O que - com essas afirmações do seu Presidente - a Administração da Metro não explicou foi o facto da Metro do Porto, SA ter lançado o concurso da obra para a Trofa um ano antes, no final de 2009, o que implica, obrigatoriamente, que todos os estudos necessários, incluindo os de natureza ambiental tinham sido 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, quicá se pretenda apenas começar a tratar do “enterro definitivo” do projeto de construção da extensão da linha C (Linha Verde) do ISMAI até à Trofa.

A falta de vontade em não concluir a linha Verde da rede do metro fica de novo bem indiciada no final de ano de 2010. Nessa data, a Administração da Metro do Porto, SA apresentou formalmente ao Governo da altura, uma proposta para viabilizar o lançamento do concurso para o que designava por 2.ª fase da rede, mas onde já não incluía o prolongamento da linha Verde até à Trofa, só contemplando as restantes quatro linhas que constavam do Memorando de Entendimento subscrito em Maio de 2007. E é bem verdade que, apesar da Administração da Metro, SA, ter na mesma altura, (Dezembro de 2010), anulado o concurso para a conclusão da linha Verde até à Trofa, nunca tomou qualquer iniciativa, nem mostrou qualquer interesse ou vontade em aditar aquela sua proposta ao Governo e apresentar uma nova proposta para o lançamento completo da obra da segunda fase, de acordo com o previsto no Memorando, isto é, incluindo a linha da Trofa. Não fez tal correção ou aditamento em Dezembro nem o fez em nenhum momento dos seis meses que o Governo da altura demorou a responder àquela proposta...

A oposição de responsáveis da Administração da Metro do Porto, SA., com o apoio implícito do Governo e dos seus ministros, e, igualmente, da Junta Metropolitana e seus representantes, à construção do prolongamento da linha Verde entre a Estação do ISMAI e a Trofa não nasceu, contudo, com Ricardo Fonseca e a atual Administração da Metro do Porto, SA, ainda em funções.

Recorde-se que foi Oliveira Marques, anterior presidente executivo da Administração da Metro do Porto, numa altura em que a Junta Metropolitana do Porto era maioritária na gestão da empresa, quem fez a primeira tentativa para dar uma machadada na construção do prolongamento da linha Verde até à Trofa, quando, entre 2005 e 2006, a obra avançou do centro da Maia até ao ISMAI, sem que nada justificasse que esta fase da construção desta linha não tivesse logo incluído todo o seu prolongamento integral, da Maia até à Trofa.

É por tudo isto que o PCP insiste que a extensão da linha C (Linha Verde) para a Trofa deve passar a integrar, de pleno direito, o conjunto das quatro linhas já incluídas pelo atual Conselho de Administração da empresa do Metro do Porto, SA na designada 2.ª fase da rede 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.

3. A petição pública que exige a construção da linha do metro até à Trofa

A forma profundamente injusta como os sucessivos Governos e as Administrações da Metro do Porto, SA., têm tratado a população da Trofa e também a população da parte mais a norte do Concelho da Maia, que era igualmente servida pelo serviço ferroviário da CP desativado em Fevereiro de 2002, não foi apenas alvo de tratamento por parte do PCP.

É verdade que, durante quase dez anos, o PCP nunca deixou esquecer esta flagrante e inaceitável quebra de compromissos assumidos desde o início da década de 2000, perante as populações. Durante todos estes anos, fizemos tudo o que estava no âmbito das nossas competências e atribuições, denunciámos inúmeras vezes a situação em deslocações e incontáveis visitas que fizemos às freguesias da Trofa mais afetadas pelo encerramento do serviço ferroviário e pelo adiamento inaceitável da construção da linha do metro. Fizemos intervenções, perguntas e requerimentos, participámos em audições com ministros e secretários de Estado responsáveis pelas obras públicas, apresentámos inúmeras propostas em sede do Orçamento do Estado – normalmente rejeitadas pelo PS; pelo PSD e pelo CDS – para a inclusão das dotações financeiras necessárias para avançar com a construção da segunda fase da rede do metro, incluindo a linha da Trofa.

Mais recentemente, e já no decorrer da atual legislatura, apresentámos um Projeto de Resolução que “recomendava ao Governo 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”. No entanto, apesar das habituais profissões de fé e a retórica desculpabilizante, a verdade é que a atual maioria, que meses atrás, em campanha eleitoral dizia – e bem – que a não construção da linha do metro para a Trofa era “UMA VERGONHA”, mudou radicalmente de postura e votou contra a resolução apresentada pelo PCP, inviabilizando assim a criação de novas condições financeiras para fazer arrancar no início de 2013 as obras da segunda fase da rede do metro da AMPorto, incluindo nela, como é evidente, a ligação à Trofa.

A indignação pela situação criada à população da Trofa gerou também – e muito bem – um forte movimentação popular que, entre outras iniciativas e posições públicas assumidas ao longo destes quase dez anos, organizou uma petição pública encabeçada pelo Senhor Henrique Pinto de Almeida Cayolla e subscrita por 8206 cidadãos da Trofa e das freguesias mais a Norte da Maia, que se dirigiu ao Parlamento, reclamando a construção da linha do metro até à Trofa, justificando claramente a necessidade da respetiva construção e demonstrando cabalmente a injustiça profunda de que a população da Trofa está a se vítima.

Como bem diz a petição, “é uma questão de justiça: há quase 10 anos que tiraram o comboio para a Trofa, para ser substituído pelo Metro. A Trofa e seus habitantes têm sido muito prejudicados! [...]. É uma questão de honra. [...] Gastou-se já uma fortuna nos estudos, trabalhos prévios, etc. TUDO ESTÁ PRONTO para avançar. [...]”

O fato desta petição ter voltado a relançar o debate em torno da conclusão da linha Verde até à Trofa justifica que a Assembleia da República tome uma posição sobre a necessidade da respetiva construção e clarifique a questão elementar que se prende com necessidade de, inequivocamente, confirmar que a linha da Trofa faz parte integrante da 2.ª fase da rede do Sistema de Metro da Área Metropolitana do Porto.

Não se pretende com este Projeto de Resolução relançar, por agora, o debate sobre a possibilidade de, caso houvesse vontade política, se poder encontrar um novo modelo

de financiamento que permitiria avançar de imediato com o concurso do que falta na 2.ª fase da rede do metro do Porto e construir, ao longo dos próximos 6/7 anos o conjunto de linhas que a integram. O que se pretende, com este Projeto de Resolução é contrariar as posições mais recentes da Administração do Metro e de muitos outros responsáveis pela empresa Metro do Porto, SA, que defendem a não inclusão da linha da Trofa na 2.ª fase da rede e que defendem até a sua não construção.

Por tudo o que ficou dito, e ao abrigo das disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, os deputados do grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, abaixo assinados, propõem que a Assembleia da República recomende ao Governo:

Que a construção do prolongamento da linha Verde do Sistema do Metro da Área Metropolitana do Porto, entre a estação do Instituto Superior da Maia, no concelho da Maia, e a cidade da Trofa, volte a integrar a segunda fase da rede do metro do Porto, cumprindo, nomeadamente, o disposto no número quatro do Memorando de Entendimento subscrito em 21 de Maio de 2007, entre o Governo e a Junta Metropolitana do Porto.

Assembleia da República, 12 de Abril de 2012

Os Deputados,

HONÓRIO NOVO; JORGE MACHADO; AGOSTINHO LOPES