



MUITO URGENTE

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS  
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

DSATS  
A Secretária-Geral

05/07/06  
*[Handwritten signature]*

Ofº nº 2101/MAP - 05 JUL 05

Exma. Senhora  
Secretária-Geral da Assembleia  
da República  
Conselheira Adelina Sá Carvalho

À DAPLEN  
05/07/06

S/referência	S/comunicação de	N/referência	Data
		Registo nº 0020	29-03-2005
		Registo nº 1989	05-07-2005

*[Handwritten signature]*  
Directora de Serviços

**ASSUNTO:** RESPOSTA REQUERIMENTO N.º 20/X (1ª) - AC DE 22 DE MARÇO DE 2005, DO SENHOR DEPUTADO VICTOR MANUEL BENTO BAPTISTA (PS) - METRO DE SUPERFÍCIE EM COIMBRA

Encarrega-me o Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º 5291 de 05 de Julho de 2005, do Gabinete do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

*[Handwritten signature of Maria José Ribeiro]*

Maria José Ribeiro

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
3700  
Gabinete da Secretária-Geral

6/07/05  
Para preparar o expediente PROC.º n.º 3  
HSC

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
Direcção de Serviços de Apoio Técnico e de Secretariado  
Entrada N.º 01111 em 20/07/06



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

**GABINETE do MINISTRO  
dos ASSUNTOS PARLAMENTARES**

Entrada N.º 1989

Data 5 / 7 / 2005

05. JUL. 2005 \*005291

Exm.ª Senhora  
Chefe do Gabinete de Sua Excelência  
O Ministro dos Assuntos Parlamentares  
Dr.ª Maria José Ribeiro  
Palácio de S. Bento  
1249-068 LISBOA

**Assunto:** REQUERIMENTO Nº 20/X/1ª DO SENHOR DEPUTADO VICTOR MANUEL BENTO BAPTISTA (PS). METRO DE SUPERFÍCIE EM COIMBRA.

Na sequência do V. ofício n.º 88/MAP, de 30 de Março de 2005, relativo ao assunto mencionado em epígrafe, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de informar V.Exa. que:

1. **Fundamentação técnica e económico-financeira da eliminação da exploração por modo ferroviário do troço entre Lousã e Serpins e da admissibilidade da variante tecnológica na ligação entre Ceira e Lousã:**
  - a) O Despacho Conjunto n.º 181/2005 dos Ministérios das Finanças e da Administração Pública (MF) e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC) assinado em 9 de Fevereiro de 2005 e publicado no DR - IIª Série, de 2 de Março do corrente ano, veio aprovar as "condições de lançamento da parceria relativa à concepção, construção e exploração do sistema de metro ligeiro de superfície nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, incluindo o programa do Concurso e o caderno de encargos."

Em 17 de Fevereiro de 2005, foi enviado para publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias e no Diário da República o anúncio do concurso público internacional, tendo o mesmo sido publicado ainda na imprensa nacional e local/regional em 21 de Fevereiro.

Em 26 de Janeiro do corrente ano, previamente à assinatura do Despacho Conjunto n.º 181/2005 do MF e do MOPTC de 9 de Fevereiro, foram emitidos, tal como estipula o art. 8 do Decreto-Lei n.º 86/2003, os dois pareceres dos membros da Comissão de Acompanhamento nomeados pelo MF e pelo MOPTC.

A supressão da exploração ferroviária entre Lousã e Serpins está fundamentada no parecer dos membros da Comissão de Acompanhamento designados pelo MF (Anexo I), nos seguintes termos: "Eliminação da solução metro ligeiro entre Lousã e Serpins - A procura neste troço não justifica qualquer investimento significativo, pelo que foi retirado do objecto do concurso o



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

*aproveitamento do canal e a solução ferroviária para este troço, tendo no entanto, sido acautelados os interesses dos utentes, através da solução em modo rodoviário."*

Acresce que a Metro do Mondego S.A. elaborou em Agosto 2004 o 'Estudo de viabilidade de um serviço rodoviário entre Lousã e Serpins' (Anexo II). As conclusões desse relatório apontam para que a alternativa de transporte rodoviário apresenta viabilidade técnica e económica, podendo servir não apenas as populações de Serpins, como ainda as populações de praticamente todas as restantes freguesias do concelho da Lousã.

- b) Foi entendimento dos membros da Comissão de Acompanhamento designados pelo MF, no parecer que emitiu, que a garantia da flexibilização tecnológica era essencial para os projectos realizados em Parceria Pública Privada, os quais devem assentar nas mais-valias tecnológicas, de criatividade, de partilha de responsabilidades e de gestão eficiente que os parceiros privados podem e devem transpor para os projectos a que se candidatam.

Neste sentido, o parecer refere: "*Solução tecnológica alternativa no troço entre Lousã e Ceira – Foi contemplada a obrigatoriedade de os concorrentes apresentarem uma solução tecnológica alternativa para este troço, que permita reduzir os custos do investimento, embora com o aproveitamento racional do canal existente. Trata-se de um troço que do ponto de vista económico, se revela pouco interessante, considerando-se que a electrificação da via e a utilização de material ferroviário ligeiro poderá não ser a solução com maior racionalidade económica. Assim, dado o peso das condições financeiras na avaliação, é de admitir a apresentação de soluções mais interessantes."*

Neste contexto, ficou consagrado nos documentos de concurso que os concorrentes devem apresentar, obrigatoriamente:

- Uma "Proposta Base", que consiste numa solução de transporte em eléctrico rápido de superfície, a construir de novo entre Coimbra B, o Pólo III e a Lousã, e
- Uma "Proposta Alternativa", que contemple uma solução tecnológica alternativa para a parte do troço do ramal da Lousã entre as estações de Ceira e da Lousã.

2. **Documentação ou estudos económicos que eventualmente tenham sustentado as decisões referidas no ponto anterior:**

Para além da documentação referida na alínea anterior, deve ainda ser tida em consideração a informação obtida junto da CP - Caminhos de Ferro Português, E.P. (Anexo III), segundo a qual a exploração do Ramal da Lousã apresentou nos anos de 2002 e 2003 uma receita média inferior a 1 milhão de euros e custos que rondam os 4 milhões de euros. Por outro lado, o número



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

médio diário de utilizadores da ligação ferroviária entre Serpins e a Lousã varia entre 250 e 400 utilizadores.

Deve salientar-se, de acordo com o "Outline Business Case" do projecto, que a expectativa de uma exploração sustentável para o sistema aponta para um número de validações da ordem dos 40.000/dia, ou seja cerca de 15 milhões de validações/ano.

3. **Forma de financiamento do projecto, tendo em consideração que o seu custo total aproximar-se-á dos 250 milhões de euros e o facto da verba actualmente disponível no III Quadro Comunitário de Apoio ser já inferior a 50 milhões de euros:**

A este propósito, importa ter em consideração dois aspectos:

- i. O Projecto do Metro Ligeiro do Mondego foi concebido no âmbito do lançamento de uma Parceria Público Privada (PPP), sendo o primeiro no sector dos Transportes no nosso País a estar regulado pelo Decreto-Lei nº 86/2003, de 26 de Abril, que consagra e regula as PPP. Isto tem, fundamentalmente, dois significados:
  - O primeiro é o de que o Estado apenas financia uma parte do investimento inicial do sistema do MLM, sendo a outra parte financiada pelos Privados que vierem a ganhar o Concurso Público Internacional. A percentagem desse financiamento que ficou estabelecida foi de 50:50, podendo ir até ao máximo de € 175 Milhões de comparticipação pública;
  - O segundo é que nos termos do diploma acima citado, o lançamento da parceria exige determinados pressupostos, entre os quais se destaca, desde logo, o estabelecido na alínea a) do art. 6º do supra citado diploma legal: "*o cumprimento, quando for o caso, das normas relativas à programação financeira plurianual constantes da lei de enquadramento orçamental*".
- ii. No documento relativo aos Complementos de Programação do Programa Operacional Regional do Centro, é referida a Metro-Mondego S.A. como entidade potencialmente beneficiária das verbas do FEDER adstritas à Medida 12 (Acessibilidades e Transportes) do Eixo III. O total da verba prevista nessa Medida ascende a cerca de 216 Milhões de euros (para o período de programação 2000-2006 relativo ao III QCA mas para uma série de beneficiários que não só a Metro Mondego S.A. (Anexo IV).

Analisada a documentação da Intervenção Operacional dos Transportes de Dezembro de 2000, verifica-se que a verba destinada já naquela altura a



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

financiar o projecto da parte do referido Programa Operacional Regional do Centro era de cerca de 54 Milhões de euros<sup>1</sup>.

4. Dotação inicial e actualmente disponível para o projecto no III Quadro Comunitário de Apoio (Programa Operacional do Centro) para verificação do eventual desvio de verbas para outros projectos:

Cremos que a resposta a esta questão está já considerada no ponto anterior.

5. Justificação da possibilidade de anulação do concurso em caso de não assinatura pelos municípios envolvidos dos protocolos referidos nos documentos concursais:

O artigo 56º do Programa do Concurso impunha à Metro Mondego a obrigação de diligenciar "(...) no sentido de serem assinados, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de abertura do concurso, protocolos com os Municípios abrangidos pelo Sistema de Transporte do Metro Mondego", enquanto que nos termos do artigo 57º se determinava que caso os protocolos não fossem celebrados nesse período, o prazo de entrega das propostas seria suspenso por quinze dias, findos os quais, se a situação se mantivesse sem alterações, se consideraria extinto o procedimento.

Neste contexto, é de facto uma evidência que não estando os protocolos acima referidos assinados, consequentemente o concurso público auto-extinguiu-se.

É entendimento do Governo que a importância do empreendimento, enquanto elemento estruturante do sistema de transportes da região, exigia que as soluções e procedimentos adoptados devessem ter sido, previamente ao lançamento do concurso, acordados e protocolados entre a Metro do Mondego S.A. e os Municípios envolvidos, evitando as divergências actualmente verificadas, criando simultaneamente as condições para evitar os riscos de deslizamento de custos e prazos verificadas em projectos de natureza similar.

Assim, o Governo trabalhará com a Metro do Mondego S.A. e as Câmaras Municipais de Miranda do Corvo e Lousã, no sentido de encontrar as soluções alternativas que permitam a concretização deste projecto.

Com os melhores cumprimentos

O CHEFE DO GABINETE  
  
(Guilherme Dray)

<sup>1</sup> Ver a este propósito cópia de documentação da IOT de Dezembro de 2000 neste sentido (cfr. anexo V).