

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 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,