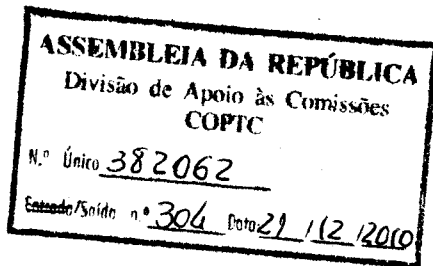




COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES



EXCELENTÍSSIMO SENHOR  
PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Data: 2010-12-21

*Suporte Pessoal*

**Assunto:** Relatório Final da Petição n.º 84/XI/1ª, da iniciativa de Adriano Lucas e Outros

Nos termos do n.º 8 do artigo 17.º da Lei n.º 45/2007, de 24 de Agosto [Terceira alteração à Lei n.º 43/90, de 10 Agosto (exercício do direito de petição), alterada pelas Leis n.ºs 6/93, de 1 de Março e 15/2003, de 4 de Junho], junto tenho a honra de remeter a Vossa Excelência o **Relatório Final** referente à Petição n.º 84/XI/1ª, da iniciativa de Adriano Lucas e Outros, "Manifestam-se contra a paralisação e/ou adiamentos no projecto do metro do Mondego", cujo parecer, aprovado, em reunião da Comissão de 21 de Dezembro de 2010, remete a petição para ser apreciada em Plenário.

Com os melhores cumprimentos, *também pessoal*

O PRESIDENTE DA COMISSÃO,

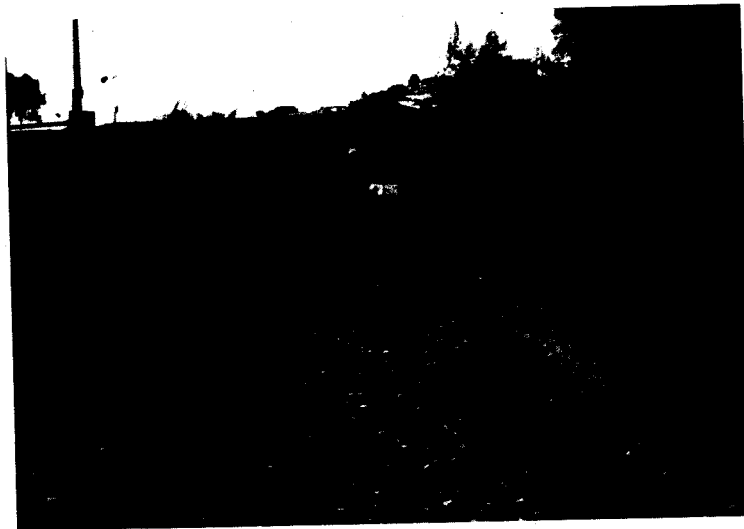
  
(José de Matos Correia)

## RELATÓRIO FINAL

### Petição nº 84/XI/1ª

**DA INICIATIVA DE:** Adriano Lucas e outros

**ASSUNTO:** Manifestam-se contra a paralisação e/ou adiamentos no projecto do metro do Mondego.



### PARTE I INTRODUÇÃO

A presente petição colectiva, subscrita por 8.614 cidadãos, datada de 22 de Julho de 2010 deu entrada na Assembleia da República, nos termos dos nºs 2 e 3 do artigo 9º da Lei nº 45/2007, de 24 de Agosto (terceira alteração à Lei nº 43/90, de 10 de Agosto, alterada pela Lei nº 6/93, de 1 de Março, e pela Lei nº 15/2003, de 4 de Junho), e por despacho de S. Exa. o Presidente da Assembleia da República exarado a 23 de Julho de 2010 foi remetido à COPTC.

**Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

---

Conforme determina o nº1 do artigo 21º e na alínea a) do nº1 do artigo 26º da Lei do exercício do direito de petição, por ter mais de 1000 assinaturas, esta petição deverá ser publicada na íntegra no Diário da Assembleia da República e há lugar a audição obrigatória dos peticionários.

Nos termos do disposto na alínea a), do nº1 do artigo 24º da LDP a petição, por ter mais de 4.000 assinaturas deverá ser, obrigatoriamente, apreciada em plenário.

**PARTE II  
OBJECTO E MOTIVAÇÃO**

Referem os peticionários na sua exposição que:

*O projecto do Metro do Mondego, é tido como "de grande importância não apenas para os concelhos de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo, mas também para toda a região de Coimbra".*

*"O projecto vem sendo adiado há algumas décadas e agora que foi iniciado - levantando os carris e inutilizando a Linha da Lousã - o Governo pondera suspendê-lo".*

*"São inaceitáveis as prejuízos directos na vida de milhares de pessoas, bem como a inutilização da centenária Linha do Ramal da Lousã no início do ano com a garantia da sua substituição pelo Metro do Mondego, quando já eram conhecidas as dificuldades orçamentais do País. O Governo não pode, agora, dar o dito pelo não dito".*

*"Todos temos de ser responsáveis pelos actos assumidos".*

### PARTE III AUDIÇÃO DOS PETICIONÁRIOS

Foram ouvidos em audiência os peticionários, Adriano Lucas, João Luís Campos e Bruno Ferreira, em 15 de Outubro último, na qual para além de terem reiterado o pedido e os termos que constam da petição, detalharam os fundamentos que levaram à apresentação desta.

Os peticionários fizeram questão de sublinhar que consideram inadmissível que a obra pare agora – numa altura em que já foram retirados os carris da antiga e centenária linha – até porque Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã precisam deste projecto para potenciarem o seu desenvolvimento e, principalmente, porque o Governo tem de honrar os seus compromissos e a sua palavra numa lógica de respeito pelos cidadãos.

Argumentaram ainda os peticionários que qualquer adiamento neste projecto, depois de os carris terem já sido arrancados, não é apenas injusto mas, acima de tudo, um acto de péssima gestão.

### PARTE IV DILIGÊNCIAS EFECTUADAS

Sob proposta da signatária relatora decidiu-se ouvir o **demissionário Presidente do Conselho de Administração da Metro do Mondego**, Álvaro Seco, o que se concretizou em 27 de Outubro de 2010, audiência essa onde se destacaram os seguintes aspectos:

Reafirmou a crença na viabilidade da continuidade do projecto Metro do Mondego cuja direcção assumiu em 2007;

**Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

---

Defendeu como proposta alternativa para o projecto, um plano de investimento mais "suave", assente não em duas mas em três fases mantendo integralmente o investimento, a concluir até 2017:

1ª Fase – Terminando o que está em obra, de Serpins (Lousã) até São José (Coimbra), a concluir até 2013;

2ª Fase – De S. José (Coimbra) até Coimbra B, a concluir até 2015;

3ª Fase – Linha do Hospital, a concluir até 2017;

Adiantou que se o projecto não avançar, não se perdem 56 Milhões de euros previstos, mas perdem-se 50 Milhões de euros que já foram avançados, quer nas empreitadas que já se iniciaram ou nas que já estão decididas;

Admite uma nova calendarização por aceitar que as restrições orçamentais existem e que o PEC - Plano de Estabilidade e Crescimento existe;

Informou ainda que o essencial destas soluções foi disponibilizado à tutela em Junho e que não foi obtida resposta até ao momento;

Apresentou a demissão no dia seguinte à divulgação da proposta do Orçamento de Estado para 2011, que prevê a extinção e integração da Metro do Mondego na REFER, solução de que terá tomado conhecimento apenas no dia da própria apresentação do OE;

Declarou ainda ter toda a consideração técnica pela REFER enquanto gestora ferroviária, mas não lhe reconhece competência nenhuma para gerir um projecto da natureza do MM, interpretando a integração da Metro do Mondego na REFER como uma intenção de suspender o projecto;

Fez a sua exposição em slides explicativos de todas as fases do projecto da ferrovia propriamente dita para além da explicação pormenorizada das implicações urbanísticas que este projecto introduziu nas cidades envolvidas,

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

em especial no coração urbano da cidade de Coimbra. Estes slides encontram-se em anexo em suporte digital.

Daí que a gestão integrada de uma obra ferroviária desta natureza, que inclui ligações urbanas e sub-urbanas, com implicações fortíssimas na arquitectura da cidade não podem, segundo este, ser geridas por uma empresa pública cujo âmbito e objectivos em pouco coincidem com o projecto do metro Mondego que em muito extravasa essas competências;

Propôs, segundo referiu e no plano do conhecimento técnico que possui, ao invés de da suspensão e fusão desta sociedade - que considerou um disparate - que se transforme a mesma numa autoridade intermunicipal de transportes;

Esta proposta foi remetida à tutela, da qual também não obteve qualquer resposta;

Entregou cópia da apresentação feita perante a Comissão na referida data, e que consta como anexo ao presente relatório.

Por proposta da signatária relatora entendeu-se ainda ouvir os Presidentes das Câmaras Municipais da Lousã, de Miranda do Corvo e de Coimbra, tendo também este pedido sido feito pelo Grupo Parlamentar do PSD, audição esta que teve lugar no dia 4 de Novembro de 2010.

O **Presidente da Câmara da Lousã**, Fernando Ramalho, expôs à Comissão o seguinte:

Em seu entender, o momento difícil que o País atravessa, só por si não justifica o que se está a passar com o Metro do Mondego;

Manifestou descontentamento face à atitude da tutela, que faltou a duas Assembleias Gerais da SMM sem qualquer explicação razoável para o efeito;

**Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

---

Indicou que a Lousã não tem nenhuma AE, IP ou IC, e só de há um ano a esta parte deixou de ser o único concelho do País onde só havia uma acessibilidade rodoviária num sentido;

Referiu ser este o concelho do interior que mais cresce em termos demográficos na Zona Centro;

Sustentou que se não houver rapidamente uma decisão, a desertificação deste território será inevitável;

Informou que não recebeu nenhuma indicação directa de que o projecto não é para executar, conhecendo apenas aquilo que é divulgado pelos jornais, considerando este facto uma injustiça e uma ingratidão;

Comunicou que os transportes alternativos, quando a ligação é directa (Lousã-Coimbra e Serpins-Coimbra) não registam reclamações de maior, embora os horários não sejam cumpridos e a espera seja longa; nos restantes casos são considerados desadequados impondo horas e horas de transportes ou percursos por estradas sinuosas e estreitas, originando inúmeros problemas de mobilidade;

Vê com preocupação a saída do Presidente do Metro do Mondego, Prof. Álvaro Seco, que considerou ter sido extremamente importante para o arranque do processo, classificando a extinção da SMM de 'vergonhosa';

**A Presidente da Câmara Municipal de Miranda do Corvo, Fátima Ramos,** corroborou as constatações feitas pelo autarca antecedente (da Lousã) e acrescentou à análise alguns argumentos:

Miranda do Corvo é um concelho interior, dos poucos com crescimento populacional, seguramente devido à existência da linha ferroviária centenária, ainda datada da monarquia;



**Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

---

Não foram os autarcas a pedir o metro nem a propor o projecto com esta envergadura, já que se contentavam com a modernização e electrificação da linha férrea e novo material circulante;

Ainda assim, após acompanhamento de todas as etapas pelas quais o metro passou, a nova ideia de 'tram-train' seria uma mais valia para o projecto;

A 18 de Janeiro deste ano, já em plena crise, o Ramal da Lousã avançou. Agora o sistema é interrompido, e com a promessa em dois anos de ficar resolvido;

Já com 30 Kms em obra, e a faltarem 6Kms para a conclusão, a hipótese de parar é revoltante;

Podem protelar-se alguns investimentos, mas o troço Coimbra B (Velha)-Serpins com a solução preconizada é urgente e é o mínimo que se pode esperar fazer após terem sido arrancados os carris centenários;

A paragem do projecto é impensável, o que acrescido da oportunidade de financiamento comunitário a esta altura, será estragar dinheiro e haverá responsabilidades a apurar, no seu entendimento.

O **Presidente da Câmara de Coimbra** Carlos Encarnação teceu também as suas considerações sobre o projecto:

A hipótese de se concretizar a extinção da Sociedade Metro do Mondego é uma loucura total, atendendo a que o Governo teve pelo menos cinco anos para perceber se a sociedade devia manter-se ou não;

Deveria ter havido uma conversa prévia com as autarquias accionistas para discutir o assunto;



**Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

---

Se o Governo pretendia transferir o objecto da Sociedade MM para outra empresa pública, deveria ter feito isso há muito tempo, não se compreende que seja só nesta altura que aconteça;

A situação é muito negra porque, ou o Estado leva as importâncias necessárias à execução do projecto ao OE e se compromete com elas ou a REFER não vai ter oportunidade para continuar a garantir o empréstimo que angariou, porque a sua capacidade de endividamento acabou;

Perdeu-se uma grande oportunidade em 2005 com o concurso internacional que foi lançado, e que depois foi anulado, desde essa altura foi só voltar para trás;

Demonstrou a sua desolação por andar a cidade a ser planeada urbanisticamente há dez anos em função de um projecto que não se vai concretizar;

Sobre a possibilidade de se fazer só uma linha, afirmou que o projecto MM é um todo, só metade ou uma parte não é nada, não pode ser amputada a sua componente economicamente mais viável que é a ligação ao Hospital;

Atendendo aos Estatutos, estes dizem que só se pode dissolver a SMM com 75% dos membros, e no entanto a extinção é agora despachada pelo Governo através de uma intenção no OE, esquecendo-se de o fazer formalmente e faltando às assembleias gerais da sociedade;

Deixou um conjunto de elementos à Comissão, que igualmente constituem anexo do presente Relatório.

Foram remetidos ofícios aos **Presidentes dos Conselhos de Administração da REFER e CP** no dia 20 de Outubro último, requerendo 1) a indicação do investimento e obras realizadas, bem como 2) os investimentos a realizar e respectiva programação, os quais responderam respectivamente a 29 de Outubro e a 22 de Novembro últimos, que constam dos anexos a este Relatório, que em síntese se reproduz abaixo:

**I – Investimento e obras realizadas até ao momento:**

O **investimento e obras realizadas até ao momento pela CP**, foi resumido pela empresa da seguinte forma:

- a) Co-financiamento da Metro do Mondego nas expropriações necessárias à realização de interfaces rodo-ferroviários em Ceira, Miranda do Corvo e Lousã no âmbito dos protocolos celebrados em 14 de Novembro de 2006 e 16 de Julho de 2007, tendo a CP disponibilizado à MM a quantia de 777.562,18 euros a ser reembolsada, nos termos acordados, até 31 de dezembro de 2012;
- b) Realização dos projectos e dos trabalhos de construção das referidas interfaces, prevendo parques de estacionamento, passagens pedonais, paragens de outros modos de transportes e, eventualmente, outras instalações ou actividades complementares:
  1. A CP celebrou com a REFER, em 12 de Dezembro de 2006, um 'Contrato de Concessão de uso privativo de terreno do domínio público ferroviário' para a cedência e uso a título oneroso, de terrenos nas estações de Ceira, Miranda do Corvo e Lousã a fim de que os mesmos fossem considerados nos projectos de construção dos interfaces nas referidas localidades;
  2. Tais interfaces permitiram a construção de zonas funcionais para os terminais relativamente ao transporte colectivo rodoviário e ao transporte individual, público e privado, e integraram processos de reordenamento viário local;

Comissão de Obras Públicas , Transportes e Comunicações

---

3. A componente ferroviária será construída durante os trabalhos de remodelação da linha ferroviária; Para a concretização das componentes rodoviárias, a CP igualmente celebrou com cada uma das Câmaras Municipais citadas Protocolos de coordenação dos referidos trabalhos de construção com intervenções de índole Municipal em curso;
  4. Tendo presente que pelo Decreto-Lei n.º 226/2004 o estado atribuiu à Metro do Mondego, AS, em regime exclusivo, a concessão da exploração do sistema de metro ligeiro de superfície, mas que a CP se mantinha como operador de transporte na linha da Lousã, foi forçoso celebrar entre elas um protocolo pelo qual a MM concedeu à CP a construção e exploração dos espaços e instalações dos interfaces;
  5. As interfaces foram concluídas e estão ao serviço das comunidades locais. A recepção provisória ds interfaces ocorreu em 22 de Outubro de 2008, em Ceira, e em 29 de Outubro de 2008, em Miranda do Corvo e Lousã; Nos trabalhos de construção dos interfaces a CP investiu 2.503.019,24 euros.
- c) A CP submeteu a concurso público a realização do serviço rodoviário de substituição e celebrou com a Metro do Mondego um Protocolo pelo qual a responsabilidade financeira do serviço se transfere para esta empresa, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 10/2002, na redacção fixada pelo Decreto-Lei n.º 226/2004, de 6 de Dezembro. Desde o momento da interrupção (2 de Dezembro 2009) a CP suportou com este serviço, até ao final de Agosto de 2010, um deficit acumulado no valor de 1.513.030 euros, dos quais 1.306.792 dizem respeito aos custos do serviço rodoviário.

**O investimento e obras realizadas até ao momento pela REFER** foi resumido por aquela empresa da seguinte forma:

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

- a) Está em desenvolvimento a 1ª Fase do Sistema de Mobilidade do Mondego, com envolvimento da Metro Mondego, enquanto concessionária e responsável pela coordenação global do processo, assumindo-se a REFER e a CP como entidades executores ou donos de obra;
- b) No âmbito do protocolo celebrado com a Metro do Mondego em 14 de Abril de 2009, a REFER é responsável pelas obras de reabilitação do Ramal da Lousã, tendo sido autorizado através de Despacho Conjunto SET e SETEF, de 11 de Março de 2009, um investimento no montante de 192 Milhões de euros;
- c) Para realização do empreendimento estão em desenvolvimento estudos e projectos, bem como expropriações de terrenos no montante estimado de 30,9 Milhões de euros;
- d) Estão em curso as empreitadas de reabilitação das infra-estruturas do troço Miranda do Corvo/Serpins (16,4 Kms) e do troço Alto de S. João/Miranda do Corvo (14,3 Kms), com um valor de adjudicação de 22,7 e 29,0 Milhões de euros, aos quais acrescem os custos de gestão e fiscalização e materiais de via, no montante de 13,6 Milhões de euros.

**II - Investimento a realizar e respectiva programação:**

O investimento a realizar segundo a CP "entre 2010 e 2014 é de:

- a) 115.300 Milhões de euros com a Fase I (Material Circulante, PMO, Equipamentos PMO, Bilhética, Serviço Rodoviário e Diversos);
- b) 56.000 Milhões de euros com a Fase II (Material Circulante, Equipamentos PMO), dos quais 31.950 Milhões de euros a realizar em 2010.

*Dadas as vicissitudes ocorridas com o concurso para aquisição de material circulante o calendário planeado não pôde ser cumprido e necessita de uma nova revisão que permita adequá-lo à nova realidade temporal e aos ditames do Programa de Estabilidade e Crescimento e as respectivas consequências."*

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

**O investimento a realizar segundo a REFER:**

*"tendo em conta que o volume financeiro deste empreendimento (metro ligeiro de superfície) absorve uma parte significativa da capacidade de endividamento da empresa (REFER) levou a mesma a solicitar "orientações à Tutela no que diz respeito ao futuro desenvolvimento do projecto".*

*Informa ainda que "a REFER por determinação do Despacho SET, de 5 de Maio de 2010, procedeu à revisão do seu plano de investimentos para o período 2010-2015, privilegiando investimentos que garantam a manutenção de adequados níveis de segurança e operacionalidade da rede. Acresce que o Plano de Estabilidade e Crescimento fixa um limite máximo para o crescimento anual do endividamento das empresas públicas não financeiras de modo a atingir um nível de 4% em 2013."*

Considerando o teor da presente Petição e de acordo com o nºs 1 e 3 do art. 20º da Lei n.º 45/2007, de 24 de Agosto e posteriores actualizações, foi deliberado requerer ao Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações que sobre a Petição se pronuncie, tendo sido enviado Ofício àquele membro do Governo em 14 de Setembro de 2010, ao qual ainda se não recebeu resposta até à presente data.

Na sequência das diligências anteriores junto das empresas CP e REFER e respectivos resultados, entendeu-se em complemento requerer ao **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações** cópia do Despacho SET, de 5 de Maio de 2010, relativo à revisão do Plano de Investimentos 2010/2015, bem como indicação das Orientações dadas à REFER na sequência de pedido das mesmas por aquela empresa, elementos que até à data não foram recebidos por esta Comissão.

**PARTE V  
OPINIÃO DO RELATOR**

Os fundamentos da opinião da signatária deputada relatora resultam das audiências efectuadas no âmbito da presente petição, mas também da documentação consultada e disponível sobre a matéria, que não deixarão com indiferença ou pelo



Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

menos sem dúvidas quem queira de forma livre uma opinião sobre o projecto Metro Mondego.

Um primeiro registo que gostaria de deixar e que resultou das audiências em apreço, foi o facto de terem sido ouvidas personalidades dos mais diversos quadrantes políticos e não ter havido uma única opinião que manifestasse concordância, ou sequer compreensão, pela decisão unilateral do Governo.

Depois, há 3 aspectos que me parecem relevantes e que gostaria que ficassem presentes. A saber:

**1º) Da actuação da MM**

Consultadas as bases de concessão que suportam a existência da Sociedade Metro Mondego, as mesmas são claras quanto às competências atribuídas àquela entidade, nomeadamente no que concerne a:

I — «...*exploração de um sistema de metro ligeiro de superfície nas áreas dos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã.*», conforme nº.1, Objecto, Base I.

II — «...*concepção, projecto, realização das obras de construção, fornecimento, montagem e manutenção do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema de metro.*», conforme nº.2, Objecto, Base I.

III — «... *realização das prestações inerentes à concessão, ou seja, a concepção, projecto, realização das obras de construção, fornecimento e montagem do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema de metro e a sua exploração.*», conforme nº 1, Actividades da concessionária, Base II.

IV — «...*exercer as seguintes actividades autónomas:*

2 - (...)

a) *Exploração comercial, directa ou indirecta de estabelecimentos comerciais, escritórios, salas de exposições, máquinas de venda de produtos e serviços de publicidade aposta nas instalações do sistema ou no material circulante;*

b) *Promoção, directa ou indirecta, da construção ou venda de edifícios para fins comerciais, industriais ou residenciais nos terrenos ou edifícios que integrem o seu património, nomeadamente, devido a entradas dos accionistas;*

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

---

*c) Prestação de serviços, nomeadamente de consultadoria e de apoio técnico;*

*d) Transferência de tecnologia e de know-how.*

*3 — As actividades autónomas referidas (...) são acessórias do objecto da concessão e destinam-se a assegurar os fins sociais do sistema de transporte concessionado e o equilíbrio comercial da sua exploração.*

*4 — A concessionária pode, para o desenvolvimento das actividades autónomas referidas nesta base, ou outras, criar empresas total ou parcialmente por si detidas,*

*ou tomar participações no capital de outras empresas, mediante autorização prévia dos Ministros das Finanças e do Equipamento Social.»*, conforme nrs 2 a 4, Actividades da concessionária, Base II.

Não obstante, têm vindo sucessivamente a ser a REFER ou a CP, parceiras minoritárias na sociedade com apenas 2,5% de capital social, a ser o "dono de obra" da(s) empreitada(s) e prestações de serviços que têm vindo a existir.

Não está clara a forma como a sociedade MM veio a exercer a sua actividade, mesmo estando espelhado em protocolo a forma como essas parcerias vieram a constituir-se.

## **2º) Das Obras em curso e a concusar**

Há uma intrincada rede de troços e fases e ligações, que não se percebe até que ponto coincidem com as obras que estão efectivamente a ser executadas no local. Ou seja, uma coisa são os normais faseamentos do projecto, por ligações a servir e calendarização de investimento, outra coisa são os sub-faseamentos destes por empreitadas.

Não se compreende como uma empreitada tem por objecto a destruição da obra ferroviária centenária, sem a correspondente construção de uma mesma linha ferroviária modernizada, sendo esta aparentemente constituída por uma outra fase. Mais do que faseamento aquilo que se está a observar em curso, no faz-e-desfaz que está no terreno, é uma partição da empreitada por espécie de trabalhos que não se compreende à luz da legislação em vigor. Seria de útil, para cabal esclarecimento destas questões, a divulgação dos contratos de empreitada, por âmbito, objecto de trabalhos e preço de adjudicação, com o correspondente Visto do Tribunal de Contas.

Também não se compreende como é que um projecto desta natureza foi iniciado pela linha de menor retorno económico e não pela linha que daria sustentabilidade financeira a todo o projecto MM. Aparentemente indiferente o início ou fim, neste caso teria sido a âncora do restante investimento se as obras tivessem tido início na sua linha mais rentável.

### **3º) Da extinção da Sociedade MM**

Se a extinção da SMM tem por base uma opção política, esta não poderá ser alheia às alterações impostas à sociedade e à necessária minimização dos efeitos que a mesma poderá causar, se isso implicar a paragem nos termos em que actualmente as ligações e mobilidade dos cidadãos estão a funcionar.

Por suspensão dos serviços ferroviários centenários, para concretização de uma empreitada (ou várias) que visassem a modernização dessa mesma ferrovia, foram disponibilizados às populações serviços de transporte alternativo em modo de autocarro. Estes serviços estão a ser pagos a uma empresa privada mediante concurso efectuado pela CP (mais uma vez a entidade adjudicante não é a SMM como seria de esperar face ao espelhado nas suas bases de concessão), mas constituem isso mesmo, um serviço alternativo. Nem os horários são os mesmos, nem o serviço nem as condições em que o mesmo é prestado.

A opção política de extinção da MM não pode ficar alheia à resolução deste problema, pois não pode indefinidamente pagar serviços alternativos, nem as populações podem ficar com um corredor onde ocorreram movimentações de terras significativas, neste momento no vazio, e onde a linha ferroviária não será aplicada por substituição dos centenários "carris".

Esta paragem súbita das obras pela extinção da SMM constitui um desperdício de dinheiro público que não terá qualquer outro aproveitamento, ainda que provisório, ao que estiver executado. A paragem, a acontecer, deveria acautelar a execução de trabalhos que pudessem complementar os já executados, de forma a que alguma coisa fosse colocada ao serviço das populações. Assim será apenas um corredor vazio e obras inacabadas. Não se compreende.



**Conclusão da Opinião do Relator:**

Pelo exposto, na atribuição de competências próprias do estatuto dos deputados, serão solicitados esclarecimento adicionais à tutela, no sentido de ver serem respondidos os pontos 1,2 e 3) desta opinião da signatária relatora, bem assim solicitados ainda cópia dos protocolos de partilha de competência referidos no ponto 1); e ainda dos contratos de empreitada em questão com os correspondentes Vistos do TC.

Acresce referir que as respostas pendentes da tutela aos elementos já solicitados constituiriam também uma mais valia na transparência do processo, por forma a fundamentar a compreensão do futuro desta embrulhada ferroviária.

**PARTE VI  
PARECER**

Face ao exposto, devem ser tomadas as seguintes providências:

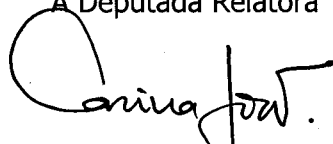
1. Deve a petição nº 84/XI/1ª, ser remetida a Sua Ex.<sup>a</sup> o Presidente da Assembleia da Republica, para agendamento da sua apreciação em Plenário, nos termos do nº2 do artigo 24º da LDP, e distribuição aos diferentes Grupos Parlamentares nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 17º da LDP para, querendo, apresentarem iniciativa legislativa;
2. Deve o presente relatório ser publicado no Diário da Assembleia da República, em cumprimento do disposto no nº1 do artigo 26º da LDP;
3. Deve a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, dar conhecimento do presente relatório aos peticionários, de acordo com o disposto no artigo 8º da LDP.

**PARTE VII**  
**ANEXOS**

O presente relatório faz-se acompanhar da petição sobre a qual se debruça, bem como da respectiva Nota de Admissibilidade, os elementos deixados pelo demissionário Presidente da Metro do Mondego, pelo Presidente da Câmara Municipal de Coimbra, bem como a informação por escrito obtida junto do Presidente da Rede Ferroviária Nacional e do Presidente da CP- Comboios de Portugal.

Palácio de São Bento, 19 de Dezembro de 2010

A Deputada Relatora



(Carina João)

O Presidente da Comissão



(José de Matos Correia)