



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

EXCELENTÍSSIMO SENHOR
PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

S/referência

Data:

N/Ref. Of. N.º 65/9º - COPTC

Data: 2007-02-15

Relatório Final

Petição n.º 88/IX/2ª, Alteração do traçado do Metro Sul do Tejo no denominado "Triângulo da Ramalha"

Ex. m. l. Presidente

Nos termos do n.º 6 do art.º 15º da Lei n.º 43/90, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 6/93, de 1 de Março, junto tenho a honra de remeter a Vossa Excelência o Relatório Final referente à Petição n.º 88/IX/2ª, da iniciativa de "Eurico António da Conceição Marques e outros" cujo parecer aprovado por unanimidade, em reunião da Comissão de 15 de Fevereiro de 2007, é o seguinte:

- a) Deve a Petição n.º 88/IX/1ª ser arquivada, ao abrigo do disposto na alínea m) do n.º 1 do artigo 16.º da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, com as alterações introduzidas pelas Leis n.º 6/93, de 1 de Março e n.º 15/2003, de 4 de Junho.
- b) Deve a Comissão dar conhecimento ao peticionante, nos termos legais e regimentais aplicáveis, do conteúdo do presente relatório e parecer.

Nestes termos, e de acordo com a alínea m) do n.º 1 do art.º 16.º da Lei n.º 43/90, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 6/93, de 1 de Março e pela Lei n.º 15/2003, de 4 de Junho, venho dar conhecimento a Vossa Excelência de que já informei os peticionantes do presente relatório.

Com os melhores cumprimentos,

Miguel Relvas

O PRESIDENTE DA COMISSÃO.

Miguel Relvas
(Miguel Relvas)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

PETIÇÃO N.º 88/IX/2ª

Peticionante: Eurico António da Conceição Marques e outros

Assunto: Alteração do traçado do Metro Sul do Tejo no denominado
«Triângulo da Ramalha»

RELATÓRIO FINAL

I – Introdução

Ao abrigo do direito de petição previsto na Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, com as alterações introduzidas pelas Leis n.º 6/93, de 1 de Março, e n.º 15/2003, de 4 de Junho – doravante designada por Lei da Petição – os peticionantes vêm apresentar à Assembleia da República uma petição onde é solicitada a alteração do traçado do Metropolitano Sul do Tejo, designadamente na zona do

denominado "Triângulo da Ramalha", situada na Freguesia do Pragal, Concelho de Almada.

A petição é assinada por 64 cidadãos, residentes no local referenciado supra, mais concretamente na Rua Lopes de Mendonça; sendo o primeiro subscritor Eurico António Figueiredo Marques.

Os peticionantes identificam-se de forma completa, indicando domicílio do primeiro subscritor, residente na _____, e fazem menção do número do seu Bilhete de Identidade, _____, emitido em _____ de _____ de _____, pelo Arquivo de Identificação de _____.

O texto da petição apresenta-se inteligível, embora o objecto do pedido carecesse de maior especificação, todavia sem mácula significativa para o cumprimento do artigo 248.º, n.º 2, do Regimento da Assembleia da República.

A pretensão é legalmente deduzida e fundamentada, nos termos do artigo 12.º, n.º 1, alínea a), e n.º 2, alínea b), respectivamente, da Lei da Petição.

Encontrando-se assim reunidos os requisitos formais e de tramitação constantes dos artigos 9.º, 12.º e 15.º da Lei da Petição, não ocorrendo qualquer causa de indeferimento liminar, a mesma foi admitida por Despacho do Senhor Presidente da Assembleia da República de 15 de Junho de 2004, tendo sido remetida para a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações para apreciação.

II – Do objecto, motivação e conteúdo da iniciativa

A presente petição incide materialmente sobre a obra do Metropolitano Sul do Tejo (doravante designado por MST), especificamente sobre o seu traçado no supra mencionado *Triângulo da Ramalha*, na Freguesia do Pragal, Concelho de Almada (Figura 1).



Figura 1: Fotografia de satélite da Cidade de Almada, com a zona da Ramalha em destaque. [Fonte: GoogleEarth]

Este local corresponde à zona de confluência entre as três linhas do MST, a saber, Cacilhas/Corroios (Linha 1), Corroios/Pragal (Linha 2) e Cacilhas/Pragal/Universidade (Linha 3), cujo traçado descreve nesse local um *triângulo* composto por esses troços, compreendidos entre as estações "Ramalha", "Bento Gonçalves" e "Cova da Piedade" (Figura 2).



Figura 2: Diagrama de rede Metro Sul do Tejo (primeira fase) [Fonte: Metro, Transportes do Sul, S.A. (www.mts.pt)]

Em função das soluções em sede de projecto de execução, as opções em relação ao traçado do MST determinarão a passagem das respectivas linhas em ruas adjacentes à Av. Bento Gonçalves. Coloca-se assim a possibilidade de intervenção, principalmente quanto à R. Lopes de Mendonça, R. Cidade de Ostrava, R. José Justino Lopes e R. de Alvalade (Figura 3).



Figura 3: Fotografia de satélite da zona da Ramalha. [Fonte: GoogleEarth]

O texto da petição indica que, nos termos do anteprojecto definido em sede de concurso público internacional, este *triângulo* abrangia dois quarteirões de prédios e um clube recreativo [o Clube Recreativo da Ramalha, sediado na rua com o mesmo nome]. Posteriormente, a solução apresentada pela Concessionária apontava para uma redução do referido *triângulo*, passando este a integrar apenas um quarteirão, constituído por quatro edifícios. Esses edifícios, com um total de trinta e cinco fogos de habitação, constituem domicílio de cidadãos que se incluem entre os peticionantes e estão localizados na Rua Lopes de Mendonça, rua essa que corresponde a um dos *lados* desse *triângulo*.

Entretanto, os peticionantes afirmam que «o Concessionário ter-se-á visto *obrigado* pela Câmara Municipal, ou mais exactamente pela opinião pública, a apresentar uma solução alternativa à sua proposta ganhadora», tendo surgido assim «uma proposta alternativa que correspondia, exactamente, à proposta de traçado prevista no anteprojecto que foi a concurso internacional».

Para os signatários da petição, ambas as soluções de traçado que foram apresentadas pela Concessionária merecem crítica, e não correspondem às perspectivas que consideram mais adequadas ao local. Assim, vêm solicitar à Assembleia da República que seja promovida «a reavaliação do traçado adjudicado para estabelecimento do MST no denominado *Triângulo da Ramalha*, tendo em vista a aceitação da proposta dos moradores, isto é, a sua deslocação para uma zona livre de prédios».

O texto da presente petição não concretiza a localização específica da «zona livre de prédios» preconizada pelos peticionantes para a deslocação do traçado do MST, na área em causa. No entanto, nele se indica que os moradores

«apresentaram uma proposta alternativa de traçado na qual se prevê a total deslocação do *Triângulo da Ramalha* para uma zona verde».

Desta informação se conclui que o conteúdo (e respectivas especificações) da proposta dos signatários, embora não conste da petição, terá sido entretanto apresentado e será do conhecimento dos responsáveis pelo projecto.

Regista-se, todavia, neste âmbito a referência expressa num dos documentos anexos à petição (nomeadamente, uma intervenção proferida em 10/03/2004 pelo peticionante António Jorge Niza Calado Correia), na qual se destacam as seguintes alegações:

- «a) É possível o estabelecimento do traçado da Linha 2, Corroios/Pragal, da Av. Bento Gonçalves para a Rua de Alvalade, tal como o é para a Rua do Clube Recreativo da Ramalha (proposta da CMA);
- b) É possível na Linha 3, Cacilhas/Universidade, curvar à direita junto ao Monumento do Trabalho, em alternativa à Rua Lopes de Mendonça [...]».

Nestes termos, os peticionantes fundamentam a sua proposta com a apresentação de um conjunto de factores (designados como encargos), os quais consideram lesivos dos interesses da comunidade, e dos seus interesses enquanto moradores da zona em causa – factores esses que, segundo a petição, poderão ser superados com a referida alteração de traçado.

O texto da petição referencia esses encargos nos seguintes termos:

«Encargos directos:

- A construção de cerca de menos 100 metros de via;
- Os custos de recolocação das infra-estruturas existentes nas Ruas Lopes de Mendonça e José Justino Lopes;

- A preservação de cerca de duas centenas de lugares de estacionamento actualmente existentes nas ruas anteriormente referidas;
- O abate de mais de uma centena de árvores e arbustos;
- A preservação de um monumento histórico, do Séc. XVIII, a Capela de São João da Ramalha, condenado à ruína se o traçado do MST devassar o seu espaço envolvente legalmente definido e não respeitado, pelo facto de ainda não ter sido classificado património protegido;
- A perda de tempo das muitas ambulâncias que se dirijam diariamente ao Hospital Garcia de Orta, via Rua Cidade de Ostrava, obrigadas a cruzar no seu trajecto a linha ferroviária do MST, com as graves consequências daí resultantes para os doentes transportados;

Encargos indirectos:

- Preservação dos direitos adquiridos dos residentes e a sua qualidade de vida;
- Preservação da mobilidade das crianças, jovens ou idosos, pois o acesso ao quarteirão dos prédios pares da Rua Lopes de Mendonça ficará seriamente prejudicado, atendendo à drástica redução do passeio e circulação automóvel mais próximo das habitações;
- Preservação do descanso a que têm direito no seu domicílio violado pelo ruído da circulação do MST, apenas interrompida entre as duas e as cinco horas da manhã;
- Preservação dos actuais acessos às garagens existentes nos números pares;
- Preservação da privacidade do ambiente familiar atendendo à curta distância que no futuro haverá entre a circulação de viaturas e as janelas das habitações».

A petição sublinha ainda que não foi apresentado o projecto de execução do MST para a zona em apreço, afirmando nesse sentido que não poderiam os

signatários, mesmo com as diversificadas valências técnicas que possuem, formar qualquer juízo de valor ou opinião sobre a qualidade desse mesmo projecto, ou sobre a forma como o mesmo se virá a reflectir nas suas vidas.

Citamos a este propósito o texto da petição: «Atendendo a que aos cidadãos signatários nunca foram apresentados os projectos dos traçados do MST, da zona onde residem, Triângulo da Ramalha, nunca os responsáveis pelo empreendimento, sejam eles o Concedente ou o Concessionário, poderão, em nosso entender, argumentar de forma intelectualmente honesta que promoveram a elaboração de um, dois, ou vários estudos de impacto ambiental, pois na falta de tais elementos fundamentais estavam, tal como estão hoje, impossibilitados de estudar, avaliar, criticar, propor reajustamentos ou apresentar quaisquer objecções à forma como terão sido elaborados».

Estas referências aos procedimentos de Avaliação e Estudo de Impacto Ambiental remetem, por seu turno, para os ofícios e documentos emitidos pelo então designado Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente.

Deles se destaca o ofício de 20/11/2003, endereçado pelo Instituto do Ambiente ao peticionante João Lourenço Matias, onde se afirma o seguinte: «Informa-se que o projecto MST, em fase de projecto, deu entrada neste Instituto a 21/8/2002 para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), ao abrigo da legislação em vigor.

No âmbito desse procedimento de AIA, foi aberta a Consulta Pública durante 21 dias úteis, tendo o seu início no dia 3 de Setembro e o seu final no dia 1 de Outubro de 2002. Durante o período da Consulta Pública, foi realizada uma sessão de esclarecimento aberta a toda a população, no dia 26 de Setembro, nas instalações da Sociedade Filarmónica Incrível Almadense, onde estiveram presentes representantes deste Instituto, da Secretaria de Estado dos

Transportes, da Concessionária e seus consultores, tendo sido prestados todos os esclarecimentos às questões apresentadas pelos interessados.

No âmbito da Consulta Pública não foi recebida qualquer exposição relativa às questões agora apresentadas sobre o "Triângulo da Ramalha", pelo que essas preocupações não puderam ser analisadas pela Comissão de Avaliação e, conseqüentemente, tidas em conta na tomada de decisão».

Os peticionantes invocam a realização, até à data, de «diversas intervenções cívicas dos signatários, nomeadamente nas sessões públicas de participação promovidas pela Câmara Municipal, nas Assembleias Municipais, nas muitas correspondências que dirigiram às mais diversas entidades governamentais, Instituto do Ambiente, Ministério das Obras Públicas Transportes e Habitação, etc., conforme cópias que juntam» à petição.

Anexa à petição existe documentação diversa, atinente às intervenções mencionadas pelos peticionantes, e da qual consta, nomeadamente, correspondência trocada, entre 03/07/2003 e 21/05/2004, com diversas entidades, a saber:

- Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação;
- Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente;
- Secretaria de Estado da Administração Local;
- Secretaria de Estado do Ambiente;
- Instituto do Ambiente;
- Gabinete do Metro Sul do Tejo [Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação];
- Polícia de Segurança Pública – Divisão de Almada;
- Provedor de Justiça;
- Câmara Municipal de Almada;
- Assembleia Municipal de Almada.

Relativamente a essas intervenções, afirmam os peticionantes que «nunca as suas sugestões foram tidas em conta, tendo em vista a revisão da solução adoptada ou a ponderação dos seus nefastos efeitos sobre a população residente na zona adjacente ao espaço canal».

Deve, contudo, ter-se em conta que a única circunstância que permitiria, em definitivo, a verificação dos efeitos produzidos (ou não) pela proposta dos peticionantes seria o acto da entrega do projecto de execução para os troços em causa por parte da Concessionária, e a sua aceitação (e eventual imposição de modificações) por parte do Estado Concedente, representado pelos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Abordando a evolução do processo na zona em causa, o Encarregado de Missão do MST recorda (tal como o Instituto do Ambiente) que não foram levantadas quaisquer objecções em sede de estudo de impacto ambiental, sendo que «somente após a adjudicação, contratação e início dos trabalhos, no Verão de 2003, tiveram eco público as reclamações dos moradores da Rua Lopes de Mendonça quanto ao traçado previsto para a zona».

Relativamente à proposta defendida pelos peticionantes, o Encarregado de Missão do MST afirmava o seguinte: «A solução então apresentada pelos representantes dos cidadãos foi obviamente analisada pela Concessionária sob os pontos de vista da viabilidade técnica e de enquadramento contratual, afigurando-se, na análise efectuada, ser inviável a sua implementação face aos compromissos operacionais estabelecidos no contrato».

O responsável pelo Gabinete do Metro Sul do Tejo concluía, assegurando que «logo que seja definitivamente tomada a opção pelo traçado a implementar,

será devidamente divulgada para conhecimento de todos os interessados». Ao que é do conhecimento da Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, tal opção de traçado, e correspondente projecto de execução, não foram apresentados até à data, nem foi tomada a opção definitiva nessa matéria. Tal era, no essencial, o ponto de situação correspondente ao momento da apresentação na Assembleia da República da Petição em apreço.

III – Do enquadramento legal

O desenvolvimento de um projecto de estabelecimento de uma rede de metropolitano ligeiro na margem sul do Tejo foi decidido pelo XIII Governo Constitucional.

Foi assim determinada, pelo despacho conjunto n.º 373-A/99, de 30 de Abril, dos Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, a realização de um concurso público internacional para a concessão de serviço público relativa ao projecto, construção, fornecimento de equipamentos e de material circulante, de financiamento, de exploração, manutenção e conservação da rede de metropolitano ligeiro do sul do Tejo.

Pelo mesmo despacho foi igualmente constituída a comissão responsável pelo desenvolvimento do processo até à adjudicação da concessão e à elaboração do projecto de diploma estabelecendo as bases da concessão e a minuta do contrato de concessão a celebrar com o concorrente vencedor.

Por sua vez, o Decreto-Lei n.º 337/99, de 24 de Agosto, aprovou o regime geral da concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo.

Nos termos do n.º 1 do artigo 4.º do mesmo diploma, foi lançado, em 16 de Setembro de 1999, o concurso público internacional para a concessão do projecto, da construção, do fornecimento de equipamentos e de material circulante, do financiamento, da exploração, da manutenção e da conservação da totalidade da rede do metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo.

Uma vez concluída a tramitação do procedimento, a concessão foi adjudicada, por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e do Ambiente e do Ordenamento do Território de 14 de Setembro de 1999, ao concorrente admitido com o n.º 1 do concurso, o agrupamento denominado por MTS – Metro, Transportes do Sul, S.A.

O Decreto-Lei n.º 167-A/2002, de 22 de Julho, aprovou as Bases da Concessão do MST e autorizou a Ministra de Estado e das Finanças e o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação a outorgar o contrato de concessão, cuja minuta foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 102-A/2002, de 22 de Julho.

Ficaram assim fixados e publicados os termos do contrato de concessão em causa, cujo clausulado determina as condições em que se efectuam as vertentes de projecto, da construção, do fornecimento de equipamentos e de material circulante, do financiamento, da exploração, da manutenção e da conservação deste empreendimento – incluindo o que concerne aos processos de entrega e eventual imposição de modificações de projectos de execução.

Assim, pelo relevo que assumem para a apreciação desta Petição, são de destacar as seguintes cláusulas:

«30 - Reposição do equilíbrio financeiro:

30.1 - A Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos dispostos neste artigo, exclusivamente nos seguintes casos:

a) Modificação imposta pelo Concedente das obrigações da Concessionária ou das condições de realização da Concessão que tenha como resultado directo um aumento significativo de despesas ou uma perda significativa de receitas da Concessionária;

b) Casos de força maior, como tal definidos na cláusula 22;

c) Alterações legislativas de carácter específico que tenham como resultado directo um aumento significativo de despesas ou uma perda significativa de receitas da Concessionária;

d) Quando o direito de aceder à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão é expressamente previsto no Contrato de Concessão.

33 - Estudos e projectos:

33.3 - Nenhuma obra poderá ser iniciada sem que o respectivo Projecto de Execução esteja aprovado pelo Concedente.

33.8 - O Concedente acordará com a Concessionária quais os Projectos Construtivos que necessitam de ser submetidos à sua aprovação, aplicando-se a estes o disposto na cláusula 33.3.

35 - Condicionamentos especiais aos estudos e à construção:

35.1 - O Concedente poderá impor à Concessionária a realização de modificações aos estudos, projectos e ao Plano de Trabalhos apresentados, mesmo se já aprovados, mediante comunicação dirigida à Concessionária e imediatamente aplicável, sem prejuízo da faculdade de a Concessionária se prevalecer do disposto na cláusula 30, se aplicável».

Por outro lado, sendo a concessão de serviço público da rede de metropolitano ligeiro do sul do Tejo, para todos os efeitos legais e contratuais aplicáveis, realizada pelo Ministério das Finanças e pelo então designado Ministério das

Obras Públicas, Transportes e Habitação, em representação do Estado Concedente, colocou-se então a questão de definir uma estrutura de coordenação e articulação que, em nome dos mesmos Ministérios, conduzisse o processo de concretização do empreendimento.

Decidiu então o Governo que as tarefas a desenvolver, em nome do Estado, com vista à coordenação e verificação do cumprimento dos objectivos a definir no contrato de concessão da rede do metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo, até à entrada em funcionamento da 1.ª fase da rede, deveriam ser cometidas e centralizadas numa entidade especialmente vocacionada para esse fim. Foi assim aprovada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 66/2002, de 3 de Abril.

Esta Resolução constituiu, na dependência dos Ministros do Equipamento Social e das Finanças, e a funcionar junto da REFER, E. P., uma equipa de missão, designada por Gabinete do Metro Sul do Tejo. A ela incumbe proceder, em nome do Estado, à coordenação e verificação do cumprimento dos objectivos definidos no contrato de concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo até à entrada em funcionamento da 1.ª fase da rede.

Tal intervenção é desenvolvida através da prossecução dos objectivos definidos no n.º 2 da Resolução, dos quais se ressalva:

- «b) Verificar o cumprimento dos prazos de execução da obra da 1.ª fase da rede do metro do sul do Tejo;
- c) Coordenar a actividade da entidade responsável pela fiscalização do contrato de concessão no que respeita à execução da obra a que se refere o n.º 7 do despacho conjunto n.º 373-A/99, de 30 de Abril;
- d) Promover a cooperação entre a concessionária da rede do metro do sul do Tejo, os municípios de Almada e do Seixal e as entidades públicas ou concessionárias de serviços públicos, visando a realização das obras e dos

trabalhos necessários ao cumprimento das bases da concessão da rede do metro do sul do Tejo e do respectivo contrato, designadamente os relativos à execução da 1.ª fase da rede;

f) Fiscalizar as actividades da concessionária necessárias para a realização das obrigações contratuais do Estado de participação no custo da concretização das infra-estruturas de longa duração respeitantes à 1.ª fase da rede;

i) Exercer os poderes e prerrogativas do Estado concedente que venham a ser estatuídos nas bases da concessão ou no respectivo contrato, durante a fase de concretização da 1.ª fase da rede do MST».

O Gabinete do Metro Sul do Tejo é coordenado por um encarregado de missão, designado através de Resolução do Conselho de Ministros; sendo ainda constituído por outras quatro personalidades a designar pelos Ministros com a tutela das Finanças e das Obras Públicas, bem como pelas Câmaras Municipais de Almada e Seixal [n.º 3 da supra citada Resolução do Conselho de Ministros].

Mais tarde, foi publicada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 117/2002, de 2 de Outubro. Com este diploma, o Governo visava essencialmente adequar o texto da resolução em causa (Resolução do Conselho de Ministros n.º 66/2002, de 3 de Abril) à nova composição e designação orgânica dos ministérios nela referidos.

Assim, verifica-se que o enquadramento legal do empreendimento Metro Sul do Tejo determina como entidades primordiais neste processo o Estado Concedente – nas tutelas das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações – e a Concessionária, representada pela empresa Metro, Transportes do Sul, S.A., sendo estas as instituições competentes para a

tomada de decisões e medidas relevantes para a matéria em apreço na petição.

IV – Da intervenção desenvolvida pela COPTC sobre a matéria da Petição

A primeira iniciativa levada a cabo pela Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações foi a apreciação e votação de um Relatório Intercalar, proposto pelo Deputado Relator Bruno Dias (PCP) e aprovado pela Comissão em 2004-10-26. Tal Relatório abordava o contexto da Petição em apreço, o seu objecto, conteúdo e motivação, e estabelecia o enquadramento legal em vigor relativamente ao empreendimento Metro Sul do Tejo – informação essa que em larga medida se encontra reproduzida nos respectivos títulos do presente Relatório.

Verificando-se a autoridade e responsabilidade do Governo, nomeadamente dos Ministérios das Obras Públicas e das Finanças, enquanto representantes do Estado Concedente, a Comissão dirigiu à tutela governamental um pedido de informações quanto ao ponto de situação do processo.

O Governo acabaria por não dar resposta às questões colocadas pela Comissão, tendo sido anunciada a decisão de SE o Presidente da República de dissolver a Assembleia da República.

Entretanto, no dia seguinte ao da aprovação do Relatório Intercalar, a Comissão recebeu em audiência uma delegação dos Peticionantes, que explanaram as preocupações e solicitações constantes da Petição e apresentaram um documento complementar, tendo tomado conhecimento do Relatório aprovado pela Comissão [acta em anexo].

Na sequência dessa audiência com os Peticionantes, a Comissão deliberou remeter um pedido de informações à Câmara Municipal de Almada, no sentido

de aprofundar a matéria e conhecer o acompanhamento e intervenção por parte do Município neste processo.

A resposta da Câmara Municipal de Almada chegou em 2004-12-15, sendo o seu conteúdo tratado adiante no presente Relatório.

Já na actual Legislatura, tendo sido nomeado o Deputado Relator, o Grupo Parlamentar do PCP requereu nessa qualidade ao Presidente da COPTC que fosse dirigido ao Governo um pedido de informações sobre a matéria, no sentido de permitir a elaboração de Relatório sobre a Petição, face a notícias que vinham a público sobre a matéria. Esse requerimento é datado de 4 de Novembro de 2005.

A resposta do Governo chegou à Assembleia da República no passado dia 19 de Janeiro de 2007, sendo o seu conteúdo igualmente tratado adiante no presente Relatório.

Entretanto, a Comissão realizou em 2006-05-23 uma visita de trabalho às obras do Metro Sul do Tejo [Relatório em anexo], na qual foi recebida por vários quadros da empresa, designadamente pelo Presidente do Conselho de Administração José Luís Brandão, e também por autarcas da região de Setúbal, nomeadamente a Presidente da Câmara de Almada, Palmela e Seixal. O Encarregado de Missão do Projecto Metro Sul do Tejo, Eng. Marco Aurélio Martins, também esteve presente.

Durante a visita de trabalho, expressaram-se diversas preocupações e sensibilidades em ordem da concepção e execução do Projecto Metro Sul do Tejo (por vezes, com pontos de vista e perspectivas de interpretação divergentes, entre a concessionária, os autarcas e o concedente), designadamente:

- Execução das obras e a aprovação do Projecto de Execução pelo Concedente;
- Requalificação dos espaços exteriores;

- Parques de estacionamento e o Plano de Mobilidade;
- Soluções para o Interface de Cacilhas;
- Triângulo da Ramalha e a (re)avaliação do seu traçado;
- Terrenos disponibilizados pelos municípios;
- Cumprimento dos protocolos e dos contratos de concessão assinados.

Para uma mais clara leitura da evolução do processo de acompanhamento e apreciação, pela Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, apresenta-se a seguinte

Cronologia do processo de apreciação parlamentar da Petição

IX.ª Legislatura:

2004/06/15: Entrada da Petição na AR;

2004/10/26: Relatório intercalar aprovado na COPTC (pedido de informações enviado ao Governo, sem resposta);

2004/10/27: Audiência da COPTC com os Peticionantes [Acta: ANEXO 01].

2004/11/08: COPTC envia à CMA pedido de informação sobre a matéria, na sequência da audiência realizada com os Peticionantes.

2004/12/15: Ofício da CMA, com informações sobre o Processo MST, dá entrada na AR, em resposta ao pedido da COPTC [ANEXO 02].

X.ª Legislatura:

2005/11/04: Requerimento do GP-PCP ao Governo, via COPTC (pedido de informações sobre situação do MST para efeitos de Relatório da Petição) [ANEXO 03];

2005/11/25: COPTC remete ao Governo o Requerimento do GP-PCP [ANEXO 04];

2006/05/23: Visita da COPTC ao empreendimento MST [Relatório: ANEXO 05];
CMA apresenta à COPTC um segundo ofício sobre o processo MST [ANEXO 06];

- 2006/07/19: Ofício dos Peticionantes à COPTC pedindo informações sobre a situação da Petição [ANEXO 07];
- 2006/10/03: COPTC informa o Deputado Relator (GP-PCP) sobre o ofício dos Peticionantes [ANEXO 08];
- 2006/10/10: Deputado Relator (GP-PCP) reitera junto da COPTC o pedido de informações constante do Requerimento de 2005/11/04, solicitando que os Peticionantes sejam informados [ANEXO 09];
- 2006/10/11: Peticionantes reiteram o seu pedido de informações à COPTC [ANEXO 10];
- 2006/10/13: COPTC remete ao Governo o novo pedido de informações do Deputado Relator [ANEXO 11];
- 2006/12/14: Peticionantes reiteram novamente o seu pedido de informações à COPTC [ANEXO 12];
- 2007/01/03: Novo pedido dos Peticionantes é remetido pela COPTC ao Deputado Relator [idem];
- 2007/01/22: Ofício do Governo/MOPTC, apresentando informações sobre o Processo MST, dá entrada na AR, em resposta ao Requerimento do GP-PCP apresentado em 2005/11/04 e reiterado em 2006/10/10 [ANEXO 13];

V – Das informações remetidas à COPTC sobre a matéria da Petição

1. Informação prestada pela Câmara Municipal de Almada

1.1. Ofício de 2004-12-15

Em resposta à solicitação da COPTC de 2004-11-08, a CMA apresentou à Assembleia da República uma informação escrita sobre a matéria em causa, enquadrando-a no processo do MST e enunciando as etapas da sua evolução. Dessa informação destacam-se as seguintes referências:

«O anteprojecto do MST elaborado para o MOPTC e Municípios de Almada, Barreiro, Moita e Seixal – em resultado de um protocolo celebrado em 1995-04-18 – fixou o traçado das 3 linhas do MST, estabelecendo o respectivo cruzamento através de um triângulo entre a Av. Bento Gonçalves [Linha 1], a R. Lopes de Mendonça e R. José Justino Lopes [Linha 3] e a R. Clube Recreativo da Ramalha [Linha 2].

Este anteprojecto foi objecto de Estudo de Impacto Ambiental e posteriormente objecto de concurso internacional (...). No âmbito desse concurso o concorrente, ora Concessionária, apresentou a sua proposta de anteprojecto, em desenvolvimento do anteprojecto referido anteriormente e que constitui sua referência. Nesse anteprojecto a concessionária propôs, para o lado do triângulo sito na Rua do Clube Recreativo da Ramalha, a implantação em trincheira da linha do MST por forma a cumprir os condicionantes de exploração, quer ao nível da inclinação máxima permitida, quer ao nível dos aparelhos de via.

Em sede de negociação do concurso, face à apreciação negativa da proposta nesta matéria em concreto, quer ao nível da inserção urbana quer ao nível da segurança dos peões e da circulação rodoviária, foi solicitado ao concorrente que apresentasse uma solução técnica que eliminasse esses aspectos. Surgiu assim uma solução que deslocou aquele lado do triângulo para Rua Cidade de Ostrava. Esta solução foi contratada e foi objecto de novo Estudo de Impacto Ambiental, o qual propôs as medidas mitigadoras consideradas necessárias e suficientes para aquela zona do traçado.

Alguns moradores da Rua Lopes de Mendonça em sede de Fórum MST/Comissão Local de Acompanhamento realizado em Junho de 2003 manifestaram-se contra a solução de traçado do Triângulo da Ramalha tal como foi contratado.

Em 16 de Julho do mesmo ano, os mesmos moradores apresentaram por escrito uma exposição/protesto que fizeram chegar à CMA, ao Sr. Primeiro Ministro, ao Sr. Ministro das Cidades Ordenamento do Território e Ambiente, ao

Sr. Secretário de Estado do Ambiente, ao Sr. Secretário de Estado da Administração Local e ao Sr. Provedor de Justiça.

Pretendiam tais municípios a reavaliação do traçado naquela zona.

Estando em execução o contrato de concessão do MST, celebrado entre o Estado e a Concessionária entendeu a CMA que o assunto deveria ser remetido à Equipa de Missão, designada por Gabinete do Metro Sul do Tejo, entidade criada pelo Estado Concedente para, em seu nome, velar pelo cumprimento e execução do contrato, para análise e decisão, pelo que lhe enviou cópia de tal exposição.

A Equipa de Missão solicitou à Concessionária que procedesse à análise técnica de alternativas de traçado. (...)»

Assumi particular relevância na evolução do processo do MST a Deliberação sobre esta matéria, aprovada por unanimidade na Assembleia Municipal de Almada, em 2004-02-10. Tal Deliberação marca o começo de uma nova etapa do processo do MST. Nesse sentido, a mesma foi incluída na documentação apresentada pela CMA à COPTC, como Anexo ao citado ofício.

Levando em consideração as deficiências, insuficiências e indecisões que eram então apontadas no desenvolvimento do projecto do Metro Sul do Tejo, num momento particularmente complexo e grave do processo, aquele órgão autárquico aprovou a posição que a seguir se transcreve:

«1 – A Assembleia Municipal de Almada, reunida em Sessão Plenária no dia 10 de Março de 2004, delibera precisar absolutamente ao Governo para que no exercício das suas responsabilidades de concedente do empreendimento do Metro Sul do Tejo decida, exija, coordene e verifique:

a) O cumprimento do processo construtivo segundo o modelo constante no contrato de concessão do Metro Sul do Tejo, consistindo num sistema evolutivo designado por "trem construtivo" composto por três fases interligadas e imediatas (infra-estruturas do subsolo; espaços exteriores e plataforma ferroviária) baseado num faseamento global e rigoroso de obra, a apresentar

pela concessionária, e assegurado através de intervenções lote a lote e troço a troço, enquanto condição fundamental para minimizar o impacto da obra no meio urbano;

b) O cumprimento rigoroso das normas de segurança de obra, previstas em lei geral, no SIGAQS (Sistema Integrado de Gestão do Ambiente Qualidade e Segurança) da concessionária e na DIA (Declaração de Impacte Ambiental), para assegurar designadamente, condições de obra compatíveis com a partilha do espaço público nomeadamente com automobilistas, utentes de transportes públicos, peões e acessos a edifícios de habitação ou comércio, neste caso, também para cargas e descargas;

c) A atribuição de todas as condições técnicas e logísticas indispensáveis para que a Equipa de Missão tenha os meios de fiscalizar e dirigir o projecto em nome do Estado Português;

d) A decisão definitiva e urgente relativa ao interface de Cacilhas, em função do estudo mandado elaborar pelo Governo, em tempo de permitir à concessionária assumir aquela localização no projecto de execução a elaborar no âmbito do troço 1;

e) A determinação à concessionária para que integre nos projectos de execução em elaboração, as medidas protagonizadas no Plano de Mobilidade Acessibilidades XXI, que tenham interligação com o espaço canal;

f) A conclusão do processo dos parques de estacionamento associados ao MST, garantindo a sua construção e criando condições para o seu funcionamento simultâneo e interligado através do sistema de bilhética;

g) A fixação do novo traçado no chamado "Triângulo da Ramalha", encerrando o dossier após explicação técnica fundamentada à população, permitindo desta forma a elaboração do projecto de execução;

h) A fixação do novo traçado da Conceição Sameiro Antunes, conforme acordado tecnicamente entre as partes, criando as condições para a elaboração do projecto de execução.

2 – A Assembleia Municipal, na presença da solicitação da concessionária relativa à disponibilização dos terrenos, delibera:

a) Afirmar que a prévia aprovação dos projectos de execução de cada troço a intervir é condição indispensável para toda e qualquer disponibilização de terrenos pelo Município;

b) Que a partir desta data e enquanto não estiverem cumpridas por parte da Concessionária as condições estabelecidas pela Assembleia Municipal no Protocolo celebrado com o Governo e, cumulativamente, assumida a resolução pelo Concedente das questões enunciadas no número anterior, designadamente a apresentação do faseamento global da obra, a integração do plano de mobilidade, a fixação definitiva do traçado da Conceição Sameiro Antunes e Triângulo da Ramalha, não devem ser disponibilizados os terrenos públicos e privados do Município;

c) Que relativamente aos terrenos do troço 1 (Av. Bento Gonçalves / Cacilhas), só devem ser disponibilizados pelo Município, quando estejam cumpridas as condições previstas nas alíneas anteriores e, assim, aprovados os projectos, estabelecida a localização do terminal de Cacilhas, resolvido o estacionamento e, pela sua relevância para o funcionamento regular da cidade, assumidas as medidas do plano de mobilidade para os desvios de trânsito a implementar no decurso e no pós obra."

1.2. Documento síntese de 2006-05-23

Por ocasião da visita da COPTC à obra do Metro Sul do Tejo, em 2006-05-23, a Presidente da CMA apresentou ao Presidente da COPTC um documento síntese sobre o MST. Nesse documento a CMA procedia ao enquadramento do processo, abordando em concreto as questões específicas relacionadas designadamente com a requalificação de espaços exteriores no espaço canal, os parques de estacionamento, a interface de Cacilhas, o *Triângulo da Ramalha*, a disponibilização de terrenos do domínio público ou privado municipal.

No que concerne ao *Triângulo da Ramalha*, são de destacar no documento em referência as seguintes informações:

«A Equipa de Missão solicitou à Concessionária que procedesse à análise técnica de alternativas de traçado. A Concessionária, em Agosto de 2003, apresentou à Equipa de Missão um esboço de alternativa de traçado.

A CMA pronunciou-se em 2003-08-28, concordando «em princípio» com tal alternativa e que o assunto deveria ser abordado em Sessão Pública com os moradores.

Em 2003-12-11 registou-se a sessão pública com os moradores para apresentação de solução alternativa com a presença da Equipa e Missão e da Concessionária.

Os moradores reclamaram a apresentação de todas as soluções que a Concessionária referiu ter estudado, tendo ficado o compromisso dos presentes de se realizar nova sessão. Em Junho de 2005, passado ano e meio, realizou-se a prometida sessão com a presença da Equipa de Missão.

Entretanto, em Junho de 2004 os moradores exerceram o Direito de Petição junto da Assembleia da República, que foi admitida com o número 88/X e remetida à Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Em conclusão: As questões associadas ao "*Triângulo da Ramalha*" não resultaram desde o início da iniciativa do Município».

2. Informação prestada pelo Governo

2.1. Ofício resposta de 2007-01-19

Perante o pedido de informações formulado ao Governo pela COPTC, a requerimento do PCP para efeitos de elaboração do presente Relatório, o Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações apresentou uma Informação sobre a matéria em apreço, de que se destacam os seguintes elementos:

«Na sequência do Despacho n.º 3.05/05 SET, o Gabinete do Metro Sul do Tejo realizou Estudos comparativos para as seguintes cinco soluções de traçado na zona do triângulo da Ramalha:



Figura 4: Diagrama das alternativas de traçado para o "Triângulo da Ramalha" [Fonte: MOPTC – original a cores]

Solução 1: Solução contratual

Linha 2 utiliza a R. Cidade de Ostrava e R. Justino Lopes;

Linha 3 utiliza a R. Lopes de Mendonça e R. Justino Lopes.

Solução 2: Solução de referência

Linha 2 utiliza a R. do Clube Recreativo da Ramalha e R. Justino Lopes;

Linha 3 utiliza a R. Lopes de Mendonça e R. Justino Lopes.

Solução 3: Linhas 2 e 3 utilizam a R. Cidade de Ostrava e R. Justino Lopes.

Solução 4: Linhas 2 e 3 utilizam a R. do Clube Recreativo da Ramalha e R. Justino Lopes.

Solução 5: Linhas 2 e 3 utilizam a R. de Alvalade.

O Gabinete do Metro Sul do Tejo em conjunto com a Câmara Municipal de Almada promoveram no dia 16 de Junho sessão pública para apresentação à população da área abrangida dos traçados estudados para a inserção do MST no triângulo da Ramalha.

De acordo com as conclusões dos estudos realizados à data Ofício n.º 3158/2005-GMST, de 1 de Junho de 2005, a Solução 5 (Rua de Alvalade) é a mais favorável do ponto de vista ambiental, dos custos de construção e dos impactos para a população residente, na ligação Corroios – Pragal – Universidade, conclusão não consensual com a da Câmara Municipal de Almada, cuja preferência aponta para a Solução 2.

Em Janeiro de 2006 foi acordado com a Câmara Municipal de Almada, a solução para o triângulo da Ramalha, utilizando a Rua de Alvalade e permitindo viabilizar a entrada em serviço no mais curto prazo possível da ligação Corroios – Pragal – Universidade.

Entretanto foi já concluído o projecto de ligação Cova da Piedade – Universidade com utilização da Rua de Alvalade estando em análise no âmbito do Gabinete do Metro Sul do Tejo.

Relativamente ao ramo Norte do Triângulo, foi decidido com base nos estudos entretanto elaborados pelo GMST que a melhor solução técnica consiste na adopção da solução contratual a qual passa pela Rua Lopes de Mendonça.

A adopção desta solução prende-se fundamentalmente como facto de que o estabelecimento do triângulo no entroncamento da rua de Alvalade com a Av. Bento Gonçalves implicaria o seccionamento desta última Avenida em dois pontos muito próximos o que configuraria uma situação potencialmente gravosa para a fluidez do tráfego rodoviário nos períodos de ponta entre o centro de Almada e a Ponte 25 de Abril, bem como diminuiria as condições de segurança, fluidez e fiabilidade do sistema MST, uma vez que com as situações de congestionamento poderia verificar-se a ocupação do espaço canal do MST.

Com esta solução do Triângulo da Ramalha, ultrapassam-se grande parte das questões levantadas pelos moradores da Rua Lopes de Mendonça, uma vez que foi suprimido o traçado do MST pela Rua Cidade de Ostrava, o qual fundamentalmente condicionava o acesso às garagens dos moradores desta rua. No entanto, o GMST irá estudar a adopção de eventuais medidas mitigadoras adicionais a implementar na Rua Lopes de Mendonça».

CONCLUSÕES

1. No empreendimento Metro Sul do Tejo, várias possibilidades de solução foram estudadas pelo Gabinete do Metro Sul do Tejo quanto ao traçado a adoptar para a zona do denominado *Triângulo da Ramalha*.
2. Os Peticionantes recusam quaisquer soluções que impliquem o atravessamento da Rua Lopes de Mendonça (onde residem) e propõem como alternativa a Rua de Alvalade.
3. Em exposição apresentada à COPTC, a CMA informou que as questões associadas ao "*Triângulo da Ramalha*" não resultaram desde o início da iniciativa do Município; e que, quando oficiada pelos Peticionantes, a CMA transmitiu a matéria em apreço ao Gabinete do Metro Sul do Tejo, sendo esta a entidade criada pelo Estado Concedente para, em seu nome, velar pelo cumprimento e execução do contrato, para análise e decisão
4. Em resposta ao pedido de informação da COPTC, o MOPTC informou que o atravessamento da Rua de Alvalade corresponde à solução adoptada para o traçado da Linha Corroios/Pragal, ao passo que a solução decidida para o traçado da Linha Cacilhas/Universidade implicará o atravessamento da Rua Lopes de Mendonça; adiantando a esse propósito motivos relacionados com a fluidez do tráfego rodoviário, bem como com a segurança, fluidez e fiabilidade do sistema MST;

5. Nos termos do contrato de concessão do empreendimento Metro Sul do Tejo e, bem assim, da legislação em vigor, a entidade responsável quanto à matéria em causa na presente Petição é o Estado Concedente, representado no caso vertente pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.
6. A COPTC, face à cronologia do processo de apreciação parlamentar da Petição, regista a morosidade da resposta do Governo ao pedido de informações formulado pela Assembleia da República (mais de 14 meses), facto esse que condicionou significativamente a conclusão do processo em tempo oportuno.

Nestes termos, a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, face ao exposto neste Relatório, emite o seguinte

PARECER

Deve a presente Petição ser arquivada, sendo dado conhecimento do teor deste Relatório a Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República, aos Grupos Parlamentares e aos Peticionantes, no âmbito das atribuições e competências constitucionais e regimentais aplicáveis.

Assembleia da República, 5 de Fevereiro de 2007

O Deputado Relator



(Francisco Lopes)

O Residente da Comissão



(Miguel Relvas)