



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

PROJECTO DE LEI N.º 248/IX

**ALTERA O DECRETO-LEI N.º 394-A/98, DE 15 DE DEZEMBRO,
COM A REDACÇÃO DECORRENTE DA LEI N.º 161/99, DE 14 DE
SETEMBRO, E DO DECRETO-LEI N.º 261/2001, DE 26 DE
SETEMBRO, QUE APROVA AS BASES DA CONCESSÃO DA
EXPLORAÇÃO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO DA ÁREA
METROPOLITANA DO PORTO**

A decisão política que determinou a extinção das linhas ferroviárias, entre a Senhora da Hora e a Póvoa de Varzim, e entre a Senhora da Hora e a Trofa foi, recorde-se, envolta na maior controvérsia.

São hoje cada vez mais aqueles que convergem connosco na tese de que o sistema de metro ligeiro deveria ter substituído a oferta ferroviária apenas no troço entre as estações da Trindade e da Senhora da Hora. A partir daqui, a opção deveria ter sido a de modernizar, duplicar e electrificar as linhas da CP que ligavam aquela freguesia de Matosinhos a Vila do Conde, à Póvoa de Varzim e à Trofa. A decisão tomada foi, como se sabe, diferente, tendo-se optado pela substituição total da ferrovia pelo sistema de metro ligeiro.

Só que esta decisão previa que o metro ligeiro de superfície para norte da Senhora da Hora fosse construído com uma só via de circulação. Se assim sucedesse, o metro do Porto para esses destinos constituiria uma oferta de transporte público pior que aquela que se pretendia substituir, já



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

que demoraria o mesmo tempo e seria feito em veículo com menor capacidade de transporte.

Perante a forte contestação suscitada, a solução foi alterada, tendo sido depois anunciado que as ligações à Póvoa de Varzim e à Trofa seriam, afinal, feitas em linha dupla e com um veículo mais adaptado a percursos mais longos.

Só que aos anúncios não se seguiram as decisões formais, o que é claramente preocupante. Isso mesmo foi, aliás, comunicado pelos responsáveis da Metro do Porto, S.A. aos Deputados que integraram a Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações que muito recentemente visitou a empresa.

Não há, pois, neste momento, nenhuma decisão formal que permita à empresa Metro do Porto, S.A. avançar com a duplicação das linhas para a Póvoa de Varzim e para a Trofa. Isto apesar dos respectivos projectos estarem há muito concluídos e à espera de concretização.

O PCP entende que para resolver o impasse é preciso clarificar as bases de concessão do sistema de metro ligeiro de superfície, enunciando, de forma a não deixar dúvidas, as características do troço da rede do sistema entre a Senhora da Hora, Vila do Conde e Póvoa de Varzim e entre a Senhora da Hora e a Trofa.

Esta clarificação permitirá à Metro do Porto, S.A. dispor de todos os mecanismos legais que lhe permitirão avançar com a obra e diminuir temporalmente o período transitório que tantos problemas e inconvenientes causa a milhares de utentes que hoje estão já a usar transportes alternativos em condições reconhecidamente pouco adequadas.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Uma outra questão tem a ver com a ligação do sistema do metro ligeiro do Porto a Gondomar, uma das linhas que o Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro, com a redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 161/99, de 14 de Setembro, e pelo Decreto-Lei n.º 261/2001, de 26 de Setembro, incluiu na 2.ª fase de concessão.

Segundo o regime legal referido, à Metro do Porto, S.A. competia apresentar os projectos das linhas desta 2.ª fase o que, segundo informações oficiais disponibilizadas pela empresa, terá ocorrido nos prazos previstos.

Está assim tudo preparado para lançar o concurso público internacional que permitirá, entre outras, avançar com a construção da linha que, com cerca de 13 Km, ligará Campanhã a Gondomar, e que é, reconhecidamente, considerada como prioritária.

Sucedem que nesta linha está incluída a estação que servirá o futuro Estádio das Antas, palco, como se sabe, do próximo Campeonato Europeu de Futebol, a realizar em Junho do próximo ano.

A estação das Antas distará menos de dois quilómetros da actual estação ferroviária de Campanhã, e que será, simultaneamente, paragem do sistema de metro ligeiro do Porto a partir do final de 2003.

Corre-se o sério risco de ter o metro do Porto a operar entre Matosinhos e Campanhã, estabelecer aqui uma ligação intermodal com o transporte ferroviário proveniente do Norte, Sul e Este do País, e não conseguir, a partir daqui, transportar os espectadores do Euro 2004 até às Antas, a menos de dois quilómetros de distância, por ausência de ligação do sistema do metro.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Se se decidir lançar o concurso público internacional para toda a extensão da linha Campanhã–Gondomar, é exactamente isto que vai suceder, já que só o processo burocrático de concurso demorará entre seis e nove meses, o que inviabilizará completamente a ligação do metro do Porto às Antas a tempo do Euro 2004.

Isto mesmo foi também claramente confirmado pelos responsáveis da Metro do Porto, S.A. na reunião de trabalho havida com a comissão parlamentar já referida.

É conhecida a expectativa pública de que o metro ligeiro do Porto chegará às Antas a tempo do Euro 2004. Ainda recentemente o Vereador do Urbanismo da Câmara Municipal do Porto afirmou isso mesmo numa audição que ocorreu na Assembleia da República, no âmbito dos trabalhos da Comissão de Acompanhamento do Euro 2004.

Só que, tal como está o processo, isso não vai ocorrer.

O PCP considera que existe uma possibilidade para fazer avançar a obra de ligação entre Campanhã e as Antas. Para isso haverá que alterar as bases da concessão, fazendo incluir esta ligação no troço da rede da 1.^a fase que tem origem em Matosinhos. Este troço passaria a ser constituído pelo trajecto Antas–Campanhã–Trindade–Senhora da Hora–Matosinhos. Em consequência, essa ligação deixaria de integrar a linha Campanhã–Gondomar, passando esta a designar-se apenas por Antas–Gondomar.

A ligação Campanhã–Antas, numa extensão inferior a 2 Km, que esta iniciativa legislativa do PCP passa a integrar na 1.^a fase da obra, seria objecto de um contrato de aditamento ao actual consórcio construtor, iniciativa que caberá à Metro do Porto, S.A., e que está, aliás, já



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

contemplada no disposto do n.º 2 da Base V da concessão e no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro.

Com esta alteração das bases de concessão criar-se-ia a sustentação legal que pode tornar ainda executável a ligação entre Campanhã e as Antas, ainda antes da inauguração do Euro 2004.

Por isso, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP abaixo assinados apresentam o seguinte projecto de lei:

Artigo único

Alterações às bases de concessão

A base VI da concessão do sistema de metro ligeiro do Porto, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro, com a redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 161/99, de 14 de Setembro, passa a ter a seguinte redacção:

«Base VI

Características gerais do sistema

O sistema terá as seguintes características gerais, que a concessionária assegurará na sua construção e funcionamento.

a) A rede do sistema será composta pelos troços seguintes:

- Hospital de S. João–Trindade–Santo Ovídeo;



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- Antas – Campanhã–Trindade–Senhora da Hora–Matosinhos;
- Senhora da Hora–Vila do Conde–Póvoa de Varzim, integralmente em linha dupla;
- Senhora da Hora–Maia–Trofa, integralmente em linha dupla.

b) No prazo máximo de um ano, a Metro do Porto, S.A. apresentará ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação a proposta dos troços que constituem a segunda fase do sistema, visando o seu alargamento, nomeadamente:

ExPonor;

Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro;

Antas–Gondomar;

Zonas ocidental e oriental de Vila Nova de Gaia;

Hospital de S. João–Maia.

c) (...)

d) (...)

e) (...)

f) (...)

g) (...))»

*Assembleia da República, 5 de Março de 2003. — Os Deputados do PCP:
Honório Novo — Bruno Dias — António Filipe — Bernardino Soares —
Lino de Carvalho — Rodeia Machado — Luísa Mesquita.*