



REQUERIMENTO Número / (.ª)

PERGUNTA Número / (.ª)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto:

Destinatário:

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República

Considerando que:

No dia 19 de janeiro p.p., os deputados abaixo-assinados enviaram ao Senhor Ministro do Planeamento e das Infraestruturas a Pergunta 826/XIII/3.^a - “Sistema de mobilidade do Mondego”.

Sem resposta por parte do Senhor Ministro, e face a uma notícia veiculada pela Agência Lusa, a 22 de fevereiro p.p., com o título “Autarca de Coimbra prevê sistema de mobilidade do Mondego no Portugal 2020 reprogramado”, entenderam os deputados reincidir e reforçar as questões prévias, o que foi feito a 23 de fevereiro, através da Pergunta 1210/XIII/3.^a - “Sistema de mobilidade do Mondego”.

No dia 21 de junho p.p., e ainda sem resposta, os deputados reincidiram nas questões apresentadas a 19 de janeiro p.p. e posteriormente reforçadas a 22 de fevereiro p.p., através da Pergunta 2735/XIII/3.^a - “Sistema de mobilidade do Mondego”.

Apesar do estipulado no artigo 229.º do Regimento da Assembleia da República, cujo n.º 3 fixa em 30 dias o limite do prazo para resposta, à data de hoje, dia 19 de dezembro de 2018, o Grupo Parlamentar do CDS-PP ainda não recebeu qualquer resposta a nenhuma das perguntas dirigidas ao Senhor Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

Em junho de 2017, o Senhor Ministro do Planeamento e das Infraestruturas apresentou um novo projeto de mobilidade entre Lousã e Coimbra, afirmando, então, que “o sistema de mobilidade do Mondego (SMM), com autocarros elétricos [‘metrobus’] em vez de transporte sobre carris, levará três anos e meio a entrar em funcionamento, traduzindo a solução mais favorável para as populações”, e deverá custar 89,3 milhões de euros.

À data, a comunicação social deu conta de que entre concurso público e entrada em funcionamento, mesmo que o concurso público fosse lançado em 2017, o SMM não começaria a

circular antes de 2021.

Referia-se também que já tinham sido lançados concursos para o desenvolvimento de mais estudos e projetos, desde o levantamento topográfico do canal, adaptação dos tabuleiros ferroviários para o 'metrobus', especificações técnicas para bilhética e para a implementação de guiamento magnético entre Alto de S. João (Coimbra) e Serpins (Lousã).

Estas declarações foram feitas numa sessão pública em que foi apresentado um estudo para a introdução do sistema 'metrobus' no canal do ramal ferroviário da Lousã – Análise Comparada de Soluções Tecnológicas de Transportes para um Sistema de Mobilidade do Mondego –, realizado por técnicos do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC).

De acordo com o estudo do LNEC, o Governo escolheu como solução um modelo de autocarro exclusivamente elétrico, prevendo-se a aquisição de uma frota de 43 autocarros –30 de 55 lugares sentados, para o troço suburbano entre Serpins e Coimbra, e outros 13 articulados, de 130 lugares sentados e em pé, para a área urbana de Coimbra.

Na sua edição de ontem, 18 de dezembro, o Diário As Beiras publica uma notícia com o título «UE “dá” dinheiro para 'metrobus' mas nem sequer está definido modelo de gestão», onde dá conta de que «com 50 milhões de euros garantidos pela União Europeia para que possa ser retomada a construção das duas fases do 'metrobus' (suburbana e urbana), o concurso para as primeiras empreitadas do Sistema de Mobilidade do Mondego deverá ter início no primeiro trimestre de 2019».

Saliente-se, no entanto, que o traçado urbano, em Coimbra, está numa fase muito mais atrasada do que o traçado suburbano, do antigo Ramal da Lousã, que já tem, do trajeto inicial, os taludes e as estações construídas.

Na mesma notícia refere-se que a Senhora Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro revelou ao jornal que «a União Europeia só aprovou a inclusão da respetiva verba na reprogramação do Portugal 2020 – através do Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (PO SEUR) – depois de ter a garantia de que a parte urbana e suburbana eram feitas em conjunto. Isto obriga a que o modelo de exploração seja obrigatoriamente integrado com os transportes urbanos de Coimbra, que são o garante da sustentabilidade económica da operação. Todavia, ainda não está decidido como será operacionalizado o processo».

A este propósito, ontem, a Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro apelou publicamente a uma reanálise do projeto no ramal da Lousã, considerando a opção desadequada às necessidades de mobilidade dos territórios abrangidos entre Coimbra e Serpins.

Apelando a uma reanálise do projeto 'metrobus', que considera desadequada às necessidades de mobilidade dos territórios abrangidos entre Coimbra e Serpins, a APAC refere que a opção por esta solução demonstra «a falta de interesse para investir seriamente no caminho de ferro no nosso país», e que esta opção assenta na necessidade de resolver os problemas que um metropolitano ligeiro de superfície poderia vir a causar na malha urbana de Coimbra.

A APAC defende a reposição e eletrificação da linha do Ramal da Lousã, argumentando que a solução 'metrobus' «privará a população de um serviço mais cómodo e mais resiliente face a

condições meteorológicas adversas, bastante habituais ao longo do percurso entre Coimbra e Serpins».

Por outro lado, acrescenta, «a capacidade oferecida é potencialmente insuficiente - o canal será mantido em via única, tendo os autocarros que cruzar nas estações», além de que a escolha se baseia em exemplos de «realidades não comparáveis à envolvente conimbricense, e apontam para tempos de percurso inclusivamente piores do que a operação ferroviária apresentava em 2009» – o percurso entre Coimbra e Lousã poderá demorar 69 minutos, contra os 51 que demorava em 2009.

O projeto de metro ligeiro de superfície para o Ramal da Lousã – a linha de caminho de ferro que ligava Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã/Serpins, desativada em 2010 e cujos carris foram removidos –, foi anunciado em 1994, projetado pelo Estado e pelos três municípios que integram a Metro Mondego [Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã], e posteriormente abandonado.

O velhinho Ramal da Lousã foi encerrado há cerca de nove anos, com a justificação da realização de obras para a instalação do metro, mas as empreitadas foram depois suspensas por razões financeiras, passando os utentes do serviço público ferroviário a ser transportados de autocarro.

Assim:

Tendo em conta o disposto no artigo 156.º, alínea d) da Constituição, e as normas regimentais aplicáveis, nomeadamente o artigo 229.º do Regimento da Assembleia da República, cujo n.º 3 fixa em 30 dias o limite do prazo para resposta;

Os Deputados do CDS-PP, abaixo-assinados, vêm por este meio requerer ao Senhor Ministro do Planeamento e Infraestruturas, por intermédio de Vossa Excelência, nos termos e fundamentos que antecedem, respostas às seguintes perguntas:

1- Confirma V. Exa. que o concurso público para o Sistema de mobilidade do Mondego, na sua última versão de “metrobus”, será lançado no primeiro trimestre de 2019?

2- Sendo obrigatória que o modelo de exploração seja integrado com os transportes urbanos de Coimbra, confirma V. Exa. que não está ainda decidido como será operacionalizado o processo? Quando estará decidido?

3- O facto de o traçado urbano, em Coimbra, estar numa fase muito mais atrasada do que o traçado suburbano, do antigo Ramal da Lousã, não vai atrasar o projeto que, tendo em conta as posições públicas tomadas pela autarquia de Coimbra, assenta mais na sua vertente urbana do que na suburbana?

4- Em que ponto estão os concursos, amplamente referidos pela comunicação social em junho de 2017, com vista ao desenvolvimento de mais estudos e projetos do Sistema de mobilidade do Mondego?

5- Ao longo de todo este processo, o Governo tem reunido com as autarquias e com as associações de utentes que no decorrer dos anos vêm defendendo a reposição da linha

de caminho de ferro no Ramal da Lousã? Com que resultados?

6- Confirma V. Exa. que a opção pelo 'metrobus' aponta, no percurso suburbano, para tempos de percurso piores do que a operação ferroviária apresentava em 2009?

7- Se sim, quais os estudos que levaram à opção pelo 'metrobus' que poderá, eventualmente, ser a menos adequada para o troço suburbano e que tem o desacordo destas associações que representam a população, pelos prejuízos que daí podem advir para a qualidade de vida pessoal e profissional dos utentes?

Palácio de São Bento, 19 de dezembro de 2018

Deputado(a)s

HELDER AMARAL(CDS-PP)

ANA RITA BESSA(CDS-PP)