

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 943/XII/3.^a

RECOMENDA A FINALIZAÇÃO DO METRO DO MONDEGO

O projeto do Metro do Mondego é um dos mais atabalhoados e desastrosos da democracia portuguesa. O projeto foi anunciado durante o Governo de Aníbal Cavaco Silva e, mais de 20 anos depois, continua por concluir. No processo, foram destruídos edifícios, levantadas ligações ferroviárias e reduzidos os meios de transporte públicos. Tudo avançou, incluindo o preço pago pelos contribuintes, exceto o Metro.

A data avançada inicialmente para a conclusão do projeto era 1997. Os custos rondavam os 55 milhões de euros. Contudo, a sua finalização foi constantemente adiada. Primeiro para 1999, depois 2000, seguiu-se a meta do Euro 2004 e muitas outras. Uma das últimas datas avançadas pelo anterior Executivo do Partido Socialista era o ano atual e Pedro Passos Coelho comprometeu-se com a conclusão do traçado Serpins - Coimbra, criticando a gestão do Governo então liderado por José Sócrates.

Tanto PS como PSD e CDS saem manchados na fotografia que ilustra o percurso sinuoso deste projeto. Está na altura de cumprir as promessas efetuadas à população e concluir o projeto.

A construção já custou mais de 100 milhões de euros aos contribuintes, num projeto agora avaliado em mais de 400 milhões de euros. Entre as obras efetuadas, a mais gravosa prende-se com o levantamento da linha férrea entre Serpins e o Alto de S. João, em Coimbra, que permitia o transporte dos cidadãos entre os diferentes concelhos. Gastaram-se milhões de euros, inclusive a cimentar, no lugar da linha, a plataforma para

colocação do metro ligeiro de superfície. Atualmente, nem a então linha da Lousã, nem o prometido metro servem as populações. Resta apenas o serviço de substituição, por autocarro, cuja população teme que venha a ser suprimido, tal como o foi em diversas localidades.

A população dos concelhos da Lousã, de Miranda do Corvo e de Coimbra sente-se enganada, pois com o levantamento dos carris foi-lhe retirado um bem público que a havia servido durante 103 anos. O desmantelamento da ferrovia centenária impossibilitou soluções alternativas como a preservação, modernização, eletrificação em modo ferroviário convencional da linha e compra de novo material circulante.

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. Por um lado, tiveram que ser realizadas demolições em mais de 30 edifícios do centro de Coimbra, cujo custo ficou muito acima do previsto. Por outro lado, as alterações de traçado e as demolições não previstas ou erradamente decididas - como a de uma casa do séc. XVII - levaram a despesas extraordinárias de montantes muito significativos.

Algumas estações foram ainda construídas e outras reabilitadas, continuando todas eternamente à espera de uma composição que está quase 20 anos atrasada.

A obra deve ser concluída, mas o projeto deve, contudo, ser reformulado. Os 450 milhões de euros de custos para o projeto podem, de acordo com os especialistas ouvidos, ser reduzidos, alcançando-se uma maior eficiência ao nível da despesa com as estações a serem construídas, com os FSE (Fornecimentos e Serviços Externos) e com as expropriações previstas (incluindo uma à Bragaparques).

Não é legítimo que o Governo seja conivente com a interrupção das obras, fazendo antever a aniquilação de um projeto com mais de 20 anos, com obras iniciadas e 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 do Metro do Mondego é um desses casos, e por isso afigura-se totalmente incompreensível que, com um investimento realizado que representa mais de um terço do total do investimento previsto para a 1ª fase, se compactue 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 a população e mesmo 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, assim, 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.

O Secretário de Estado responsável, Sérgio Silva Monteiro, afirmou no dia 13 de junho de 2012, quando estava de visita a Coimbra, querer que o «Metro do Mondego esteja no terreno o mais depressa possível». Já no início desse mesmo ano, o então Ministro da Economia, Álvaro Santos Pereira, prometeu à população que as obras no ramal da Lousã «são para continuar», acrescentado ser «importante repor a linha» e «apostar no interior». Já este ano, Pedro Passos Coelho prometeu à população retomar as obras agora paradas, tal como já o tinha feito em 2011. «Devemos fazer o que estiver ao alcance para repor a situação», garantiu.

Atualmente estão em fase de conclusão as empreitadas entre Alto de São João (Coimbra) e Serpins (Lousã), a Linha Verde, ou seja, a primeira fase do projeto. Faltam as obras até Coimbra B e os trabalhos de colocação de plataformas na via, dos carris, bem como de toda a catenária nas duas empreitadas parcialmente concluídas.

O relatório do grupo de trabalho para as Infraestruturas de Alto Valor Acrescentado coloca a obra do metro do Mondego no fundo da lista das prioridades de investimento no setor ferroviário. Importa por isso agora garantir que a obra continua, e é terminada conforme o prometido.

O Governo criou, após resolução da Assembleia da República, um grupo de trabalho para preparar o recomeço dos trabalhos. É o momento de passar à ação.

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 Metro Ligeiro de superfície Coimbra/Miranda do Corvo/Lousã/Serpins, no mais curto espaço de tempo;
2. Sejam cumpridos os compromissos, repetidamente assumidos pelo Governo, de concretização do projeto do Metro Ligeiro do Mondego;
3. Determine uma nova calendarização para as obras do Metro do Mondego, tendo como base a proposta anteriormente efetuada pela Administração do Metro do Mondego, agora adiada em três anos:
 - 1ª Fase - Serpins (Lousã) até São José (Coimbra), a concluir até 2016;
 - 2ª Fase - De S. José (Coimbra) até Coimbra B, a concluir até 2018;
 - 3ª Fase - Linha do Hospital, a concluir até 2020.
4. Constitua, com as câmaras municipais envolvidas, uma autoridade intermunicipal de transportes que fique responsável pela gestão integrada deste investimento, nomeadamente no que diz respeito à sua natureza urbana e suburbana e às implicações urbanísticas que tem;
5. Concretize a continuação das obras do Sistema de Mobilidade do Mondego, desde já nos troços Miranda do Corvo/Serpins e Alto de S. João/Miranda do Corvo;
6. Concretize o projeto relativo à linha urbana em Coimbra;
7. Garanta o serviço rodoviário alternativo, nas condições atualmente existentes, até à reposição do transporte ferroviário. Esta é uma necessidade imperiosa dos utentes para se deslocarem para o trabalho e para acederem a um conjunto de serviços públicos fundamentais, como a saúde e o ensino.

Assembleia da República, 7 de fevereiro de 2014.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,