



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Ofº nº 1968/MAP – 12 Março 2010

Exma. Senhora
Secretária-Geral da
Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

S/referência

S/comunicação de

N/referência

Data

ASSUNTO: RESPOSTA À PERGUNTA N.º 1526/XI/1ª

Encarrega-me o Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º 001545 de 12 do corrente do Gabinete do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

André Miranda

MO



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

12.MAR.2010 001546

Exmo. Senhor
Dr. André Miranda
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Ministro dos Assuntos Parlamentares

C/ CONHECIMENTO:

Exmo. Senhor
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Secretário de Estado dos Transportes

Assunto: Pergunta nº 1526/XI/1ª – Dos Senhores Deputados Bruno Dias e Miguel Tiago (PCP)
Declarações contraditórias sobre a expansão da rede do Metropolitano de Lisboa

Encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, depois de consultado o Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado dos Transportes, de informar o seguinte:

Quanto à expansão da rede do Metropolitano de Lisboa, de acordo com o Plano Estratégico de Transportes 2008/2020, importa, antes de mais, ter presentes os considerandos a seguir referidos.

Os investimentos em infra-estruturas de transporte ferroviário ligeiro e “metro” nas grandes áreas metropolitanas devem ser seleccionados com prioridade para os que apresentem maior viabilidade económica.

Em matéria de eficiência económica e social o investimento planeado deve ser justificado de acordo com a análise – custo/benefício –, e segundo critérios de rentabilidade financeira na perspectiva microeconómica do gestor da própria infra-estrutura.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Por outro lado, a avaliação económica de custo/benefício deve assegurar uma análise adequada do custo de oportunidade, ou seja, deve comparar cada solução com as suas alternativas, opção que tende a privilegiar a optimização do rendimento social com a minimização dos custos económicos, ambientais e energéticos.

O sistema de transporte público de passageiros deve promover a densificação das redes, disponibilizando combinações múltiplas de modos de transportes em zonas de forte geração de tráfego.

Nestes termos, os critérios fundamentais que devem determinar, de uma forma articulada, as opções de expansão da rede do Metropolitano de Lisboa, são os seguintes:

- a) Viabilidade económica;
- b) Eficiência económica e social;
- c) Custo de oportunidade;
- d) Densificação da rede.

Estes princípios estão na base da decisão de avançar com um plano fundamentado, estruturado e a longo prazo da rede de metropolitano de Lisboa.

Naturalmente, e como seria de esperar, a incerteza associada à crise económica e financeira que o País e a União Europeia atravessam, induziu, obrigatoriamente, a necessidade de estabelecer prioridades nos investimentos, a que o Metropolitano não foi alheio.

Assim, estão em desenvolvimento estudos de optimização da expansão de rede de Metro, de acordo com os referidos critérios, que poderá compreender três fases, num total estimado de 28 km, com cerca de 30 novas estações.

Deste modo, não houve quaisquer “declarações contraditórias”, ou alteração dos objectivos estratégicos relativos ao plano de expansão da rede do Metropolitano anteriormente iniciado e desde logo disponíveis *online*, mas tão somente uma actualização das suas prioridades a curto prazo, como, de resto, é compreensível face às actuais circunstâncias.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

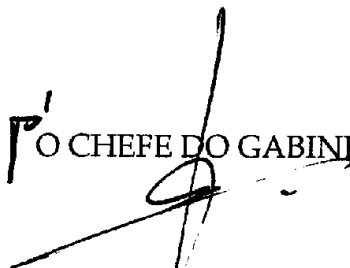
Mais uma vez se reafirma que se considera da maior importância a planificação estratégica, a longo prazo, e a execução planeada e faseada em função dos critérios fundamentais referidos.

Aliás, sendo actualmente inegável a relevância do transporte por metropolitano como factor de promoção de uma mobilidade urbana sustentada, o exercício desta actividade reclamava a actualização de objectivos a alcançar, um novo enquadramento institucional e a definição de instrumentos legais adequados à prossecução dos fins do Metropolitano de Lisboa e à realização eficaz do serviço público de que está incumbido, no âmbito de uma perspectiva integrada de ordenamento do território e desenvolvimento económico.

Desta forma, aprovou-se um novo regime jurídico aplicável ao Metropolitano de Lisboa, enquanto entidade pública empresarial, conformando-o ao regime jurídico do sector empresarial do Estado, e permitindo, não só a contratualização do serviço de transporte público por metropolitano de passageiros mas também preparar a empresa para os desafios da inovação tecnológica.

Por último, relativamente à discussão pública, a seu tempo será promovida conforme, aliás, decorre do enquadramento legislativo e regulamentar aplicável.

Com os melhores cumprimentos


O CHEFE DO GABINETE

(Manuel Farto)
SERGIO NUNES
Adjuuto em substituição do Chefe do Gabinete
(Disp 2/960, 2 • Série de 13/11/2009)