



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 176/XIV/1ª

Recomenda ao Governo a criação de um plano de desenvolvimento do Metro do Porto para a próxima década

Exposição de motivos

A construção do Metro do Porto permitiu uma profunda alteração na mobilidade das populações da área metropolitana nos concelhos servidos por este meio de transporte. Se, ao processo da construção do Metro do Porto, projeto pelo qual o PCP desde a primeira hora lutou, juntarmos a medida de alargamento, generalização do passe social levando a uma redução significativa do preço do mesmo, então encontramos, sem margem para dúvidas as duas principais medidas de mobilidade no distrito do Porto das últimas décadas.

A consagração do passe social após vários anos de luta por parte do PCP, constituindo um significativo avanço na mobilidade das populações do distrito do Porto, levou a um aumento da procura deste meio de transporte e “ganhou” para o transporte público largas centenas de utentes.

O aumento da procura e a necessidade crescente de alargar e melhorar a oferta do Metro do Porto obriga a novos passos e medidas que projetem, para a próxima década, investimentos na rede.

Os pressupostos

I – Mobilidade na Área Metropolitana do Porto (AMP)

A necessidade de conhecer melhor os padrões de mobilidade diária da população nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto levou a que estas entidades, detentoras de competências na área dos Transportes por delegação das Autarquias que as compõem, encomendassem ao INE um estudo sobre essa matéria.

Na AMP foram definidas 38 “zonas de amostragem” com base nos Censos e outra informação estatística preexistente, sendo a recolha de informação feita presencialmente ou, sobretudo, por inquérito online. Na AMP foram obtidas cerca de 18 mil respostas válidas (28 mil na AML), referentes a cerca de 40 mil pessoas (59 mil na AML).

De acordo com o estudo, na AMP cerca de 1,3 milhões de pessoas (79% dos 1,6 milhões residentes) movimentam-se diariamente, sobretudo por motivos laborais, de acompanhamento de familiares (sobretudo à semana), compras ou lazer (sobretudo aos fins de semana e feriados). O trabalho e o estudo são obviamente as maiores causas de mobilidade, com respetivamente 87% e 81% de taxa de mobilidade por condição.

Dentro da AMP, é nos municípios mais periféricos que se regista maior proporção de deslocações por motivos laborais, com Arouca, Paredes, Santo Tirso, Vale de Cambra, Trofa e Póvoa de Varzim a destacar-se com valores superiores à da média da AMP, e com o município do Porto a evidenciar-se como o que recebe mais pessoas provenientes de concelhos vizinhos.

A falta de transportes coletivos adequados na AMP em dias laborais é notória: 84% das deslocações foram feitas com recurso a transporte individual motorizado, e apenas 14% em transporte coletivo (10% autocarro, 4% comboio e Metro). Os chamados “modos suaves” (pedonal e bicicleta, esta praticamente residual) só marginalmente foram usados para fins laborais (cerca de 2% dos casos, e sobretudo no Porto e em Espinho).

Embora a maioria (71%) das deslocações ocorram dentro do município de residência, as deslocações por motivo laboral são as que ocupam mais tempo: no conjunto da AMP a média é de 24 minutos/dia, o que significa que um trabalhador perde cerca de 10 horas, mensalmente, em deslocações de e para o local de trabalho. E os estudantes enfrentam situação similar, com 23 minutos/dia.

Importa registar que os municípios de Gondomar, Valongo, Gaia, Matosinhos, Maia e Porto registam tempos de deslocação superiores à média da AMP, evidenciando a congestão de trânsito. Segundo o mesmo estudo, o Porto continua a ser o principal destinatário das pessoas que se deslocam desses outros concelhos.

A diferença de duração das deslocações (18 minutos para automóveis, 41 para autocarro, 38 para metro e 58 para comboio) desmotiva da utilização destes meios, sobretudo o metro, considerando as distâncias envolvidas: 12 km para automóvel, 10 para autocarro, 9 para Metro, 31 para comboio.

Os gastos com combustíveis, portagens e estacionamento assumem valores elevados: 77% dos agregados gastava de 30 a 250€, ou mais, mensalmente, em combustíveis, 14% gastava ainda mais 5 a 50€, ou mais, em estacionamento, e 61% de 5 a 30€, ou mais, com portagens. Mas a taxa de ocupação média por veículo na AMP era inferior a 2 pessoas.

Em média, 46% dos residentes da AMP usariam transportes públicos em 2017; e registava-se especial incidência nos residentes no Porto (71%) Gondomar (64%), Gaia e Matosinhos (55%), evidenciando serem estes os concelhos em que existe já maior oferta de transporte público.

Os motivos apontados pelos utilizadores de transporte individual são óbvios: rapidez, conforto e falta completa de horários adequados e ligação ao destino por transporte público.

II – O Metro

Em 2008 a 2ª fase da rede de Metro, a executar até 2018, mencionava a execução das ligações à Trofa e a Gondomar (Valbom), o prolongamento da linha amarela a Laborim, e o reforço de ligações em Matosinhos e Porto (linha do Campo Alegre). Desde então continua a haver 72 composições Eurotram e 30 Tram Train (linha vermelha/Póvoa de Varzim), apesar de, entretanto, a rede ter aumentado um pouco (aumento até Santo Ovídio e ligação a Fânzeres, em 2011).

Hoje, constata-se que as ligações à Trofa e a Valbom continuam por fazer; que a linha amarela ficou por Santo Ovídio, e a sua extensão a Vila d'Este (através do Monte da Virgem) substituiu Laborim como destino; e que a linha do Campo Alegre foi preterida por uma ligação Praça da Liberdade/Casa da Música (prenunciando a breve trecho o encerramento de São Bento como estação ferroviária e o uso da atual ligação a Campanhã pelo Metro, numa continuação da linha rosa e de prosseguimento para criação de uma linha circular dentro do Porto).

Mesmo estas duas obras (prolongamento da Linha Amarela a Vila d'Este e Linha Rosa entre Praça da Liberdade e Casa da Música) estão atrasadas: o cronograma atual aponta, depois de escolhido o consórcio (o que ocorrerá presumivelmente em Março de 2020) para que as obras se iniciem ainda em 2020 e decorem previsivelmente, e no mínimo, até finais de 2023 (Linha Rosa 42 meses, extensão da Linha Amarela 34 meses) para construção destes seis quilómetros de linha e sete estações, esperando-se mais de 10 milhões de novos utentes anuais (mais 50 mil/dia).

Para as futuras ligações Maia/Trofa e Porto/Gondomar (Souto) não há ainda qualquer data apontada, apesar de, em 2016, a Assembleia da República ter aprovado, por unanimidade, uma proposta do PCP que recomendava ao Governo o prolongamento das linhas do Metro do Porto, Gaia, Gondomar e Trofa, e de já haver um traçado previsto e com estudo de impacto ambiental aprovado para esta última ligação desde 2003, havendo ainda um compromisso histórico, assumido junto da população da Trofa, que foi traído - em 2002 foi retirado o comboio à população da Trofa com a promessa de que seria servida por Metro.

Acresce que a linha de ligação à Trofa não integra sequer as que, segundo afirmação do ministro da tutela em 2017, iriam estar "em estudo" para a fase seguinte, e que, para além da ligação ao centro de Gondomar, seriam o prolongamento da Linha Amarela até à Maia e a ligação da Casa da Música (Porto) até às Devesas (em Gaia), com a travessia do Douro a ser assegurada por uma nova ponte.

Já quanto à ligação a Gondomar, de onde cerca de 60 mil pessoas já em 2017 diariamente se deslocavam para o Porto, foram apenas invocados "estudos" que apontariam para que tal linha fosse "pouco rentável" para justificar o adiamento da sua concretização.

Todo este elencar de situações não é novo. A Assembleia da República conhece, mas o Governo também. Aliás, em 21 de Maio de 2007 foi celebrado o Memorando de Entendimento entre o Governo e a Junta Metropolitana do Porto, definiu-se uma nova estrutura societária da Metro do Porto S.A., com o Governo a exigir ficar com a maioria da empresa e a assumir o compromisso de estabelecer as bases para o desenvolvimento do sistema de metro ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

Nesse pressuposto, foi definido o programa de novos investimentos da 2ª e 3ª fase do sistema de metro ligeiro do Porto até 2022. Mas esse desenvolvimento não avançou e, tirando

pequenos prolongamentos, o essencial do sistema não evoluiu na última década, apesar das necessidades de mobilidade terem aumentado.

Assim, para o Grupo Parlamentar do PCP, importa uma efetiva programação dos investimentos na rede do Metro do Porto para a próxima década que responda às necessidades de mobilidade da população do distrito do Porto.

A melhoria e alargamento da rede do Metro do Porto é vital para o desenvolvimento da região, para a qualidade de vida e de trabalho da sua população e para a melhoria da mobilidade, com inegáveis vantagens económicas e ambientais.

Assim, nos termos da alínea b) do artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adote a seguinte:

Resolução

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República, recomendar ao Governo que:

- 1- Defina como prioritária para a resolução dos problemas de mobilidade na Área Metropolitana do Porto a criação de um audacioso plano de desenvolvimento do Metro do Porto na próxima década.
- 2- Aprove um calendário para a concretização desse plano de desenvolvimento do Metro do Porto que garanta:
 - a) Prolongamento até à Trofa, a partir do ISMAI, devolvendo o transporte a estas populações que há mais de 17 anos ficaram sem o comboio;
 - b) Linha de Valbom, com ligação ao centro de Gondomar a partir de Campanhã, perspetivando uma ligação futura a Fânzeres, criando uma rede circular com a linha Laranja;
 - c) Linha do Campo Alegre, unindo as estações atuais de São Bento e de Matosinhos Sul;

- d) Linha das Devesas, com ligação a Vila D'Este, a partir da linha do Campo Alegre, perspetivando a ligação com a linha Amarela, criando uma ligação circular entre Gaia e o Porto;
- f) Ligação a São Mamede de Infesta, a partir da atual estação Pólo Universitário, perspetivando a ligação futura a Matosinhos Sul e criando uma ligação circular entre Matosinhos e o Porto;
- g) Ligação à Maia, a partir do Hospital São João, perspetivando a junção com a linha do Aeroporto na estação Verdes, criando uma ligação circular com a cidade da Maia;
- h) Restabelecimento do transporte de passageiros nos ramais ferroviários de Leixões, no cumprimento da Resolução da Assembleia da República n.º 87/2018, complementado com criação de um interface intermodal (ferroviário ligeiro, ferroviário pesado, rodoviário pesado e rodoviário ligeiro) na zona Arrozeira/Asprela/Hospital de S. João);
- i) Articulação intermodal de linhas de transportes rodoviários de passageiros com as estações do Metro, com a criação de paragens de autocarros imediatamente próximas destas;
- j) Avaliação das capacidades e eventual redimensionamento dos parques de estacionamento automóvel junto das estações de Metro mais procuradas, bem como construção de novos parques, de utilização gratuita;
- k) Criação de um dístico especial, a validar no carregamento mensal do passe intermodal Andante, destinado a identificar automóveis estacionados nas imediações de estações do Metro ou de paragens de autocarros.

Assembleia da República, 18 de dezembro de 2019

Os Deputados,

DIANA FERREIRA; ANA MESQUITA; BRUNO DIAS; DUARTE ALVES; PAULA SANTOS;
ANTÓNIO FILIPE; JOÃO OLIVEIRA; JERÓNIMO DE SOUSA; JOÃO DIAS; ALMA RIVERA