



**Bloco de Esquerda**  
*Grupo Parlamentar*

## PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 223/XIV/1.<sup>a</sup>

### RECOMENDA AO GOVERNO PROGRAMAÇÃO DE MEDIDAS DE MOBILIDADE E REDUÇÃO DO USO DO AUTOMÓVEL ATRAVÉS DE UM PLANO DE TRANSPORTES INTERMODAIS, NOMEADAMENTE NO QUE CONCERNE A CP E METRO DO PORTO

Os recentes dados do INE relativos ao Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto de 2017 mostram que o automóvel privado foi utilizado em 68% e 59% das deslocações, respetivamente. Os transportes públicos e/ou coletivos representaram 16% das deslocações na AML e 11% na AMP. As restantes deslocações foram feitas a pé ou em modos suaves. Note-se que, no conjunto das duas áreas metropolitanas, há cerca de 2,9 milhões de deslocações/dia que se realizam de fora para dentro das áreas metropolitanas (e vice-versa): não se pode tratar a gestão da mobilidade metropolitana desconsiderando as suas periferias territoriais.

Em diversas partes do mundo, muitas cidades têm vindo a abraçar o objetivo de se tornarem “cidades sem carros”. A transição é feita de forma gradual, começando pelo centro das cidades. Madrid proibiu recentemente a circulação da grande maioria dos veículos numa área central com quase 500 hectares. Oslo, Copenhaga, Bruxelas e muitas outras cidades estão a caminhar no mesmo sentido, tendo já demarcado significativas áreas. Estão comprovados os benefícios em termos poluição sonora, qualidade do ar, redução de emissões de CO<sub>2</sub> e aproveitamento do tempo.

Naturalmente, as zonas da “cidade sem carros” não são socialmente aceitáveis sem a prévia criação de alternativas rápidas, seguras e confortáveis. Em Portugal, esse é o

complemento indispensável à recente introdução dos passes metropolitanos no âmbito do programa de redução tarifária, para o qual a exigência do Bloco deu um contributo fundamental. Neste âmbito, o desenvolvimento metropolitano da rede de metro do porto é essencial e é inaceitável que tenha vindo a ser estagnado por tanto tempo. Foi já em 1989 que se previu a necessidade de existência de uma rede de metro que servisse a Área Metropolitana do Porto. A definição de áreas a abranger foi feita pela primeira vez em 1998, e passaria por ligações entre Hospital de S. João –Trindade - Santo Ovídeo; Campanhã – Trindade – S<sup>a</sup> Hora – Matosinhos; S<sup>a</sup> da Hora – Vila do Conde – Póvoa do Varzim; Senhora da Hora – Maia – Trofa.

Numa segunda fase acrescentam-se outras zonas de cobertura e em 2007 através de um “Memorando de Entendimento” entre a Junta Metropolitana e o Governo é definida a segunda fase de expansão da rede com um plano de alargamento da abrangência que já se via necessário à altura: ligação ao concelho da Trofa, ligação ao concelho de Gondomar, prolongamento da ligação no concelho de Gaia, reforço das ligações circulares nos concelhos de Matosinhos e do Porto. No entanto, e desde então, o investimento no metro do porto pouco avança. Esta segunda fase seria de execução até 2018, mas apenas em 2011 se deu um ligeiro aumento da cobertura através da ligação até Santo Ovídeo e a Fânzeres, mas desde aí nada mais avançou.

Na segunda fase ficaram por implementar as ligações à Trofa e a Laborim, mas também as circulares externas: Matosinhos Sul/São Bento, Polo Universitário/Vasco da Gama e ainda Valbom/Campanhã. Em 2020 ainda não existe ligação à Trofa ou a Valbom, Laborim deixa de constar do plano com a ligação de Santo Ovídeo a ser direcionada para Vila d’Este. Já a linha rosa deu lugar a uma diminuta linha circular entre a Casa da Música e a Praça da Liberdade. Estas duas obras estão atrasadas e só estarão concluídas, presumivelmente em finais de 2023, com mais seis quilómetros de linha e sete estações.

Para as ligações restantes não existe calendarização. E apesar de terem existido avanços e estudos quanto às restantes linhas, nomeadamente a da Trofa, nenhuma destas linhas se encontra prevista. Ainda assim, e finalmente, o Ministro do Ambiente, comprometeu-se com a Assembleia da República nas audições do Orçamento de Estado para 2020 a solicitar um estudo para um Tram Train à Trofa, aproveitando o canal que se encontra em acelerada degradação.

No referido estudo à mobilidade identifica-se que cerca de 1,3 milhões de pessoas se movimentam diariamente dentro da AMP, o que representa cerca de 79% dos residentes. É em Arouca, Vale Cambra, Paredes, Santo Tirso, Trofa e Póvoa Varzim que se registam mais deslocações pendulares por motivos laborais e é o Porto que é o maior alvo destes movimentos dos concelhos da AMP. O estudo identifica ainda que 84% destas deslocações são feitas por transporte individual, 10% em autocarro, e apenas 4% em comboio e metro. Já a bicicleta e o transporte pedestre são residuais para este fim. Afere-se ainda que os municípios com maior taxa de uso do transporte público são o Porto, Gondomar, Gaia e Matosinhos. Provavelmente esta adesão terá relação com a oferta existente nestes concelhos.

Este levantamento é de extrema importância para entender de que forma se pode investir nos transportes públicos na Área Metropolitana do Porto de forma a garantir mais e melhor transporte público que responda a quatro questões essenciais: aumento da mobilidade das pessoas, incentivo à diminuição da dependência do transporte individual, aumento da resposta interligada dos diversos modos de transporte (comboio, metro ligeiro, elétrico, bicicleta, a pé) e que por fim reduza a pegada ecológica da mobilidade e garanta maior saúde pública nas cidades retirando cada vez mais carros da Área Metropolitana do Porto e garantindo uma cada vez maior circulação em transportes coletivos. Para isto é necessária uma rede fiável, com material circulante suficiente, mas também com linhas e intermodalidade garantida.

Assim, tendo em conta este estudo e as novas e acrescidas necessidades de mobilidade na Área Metropolitana do Porto, parece-nos ser essencial o desenvolvimento das ligações há muito prometidas e evidentemente necessárias, mas também a possibilidade de outros polos com necessidades de mobilidade que desenvolvam um sistema de metro radial e que abarque outros concelhos. Para além disto, é necessária uma aposta na articulação entre meios de transporte, garantindo parques de estacionamento automóvel, assim como a intermodalidade e conectividade territorial com outros territórios que não se encontram incluídos na AMP. É importante garantir, um investimento plurianual na região do Porto no que concerne os transportes de passageiros e de carga, através da expansão do metro e da ferrovia e também da implementação de medidas de dinamização da intermodalidade e da mobilidade suave.

Por fim, e tendo em conta os contributos da Associação Portuguesa para a defesa do consumidor – DECO – parece-nos importante reavaliar a informação e sinalética do metro do porto para sanar confusões existentes desde a implementação deste modo de transporte no Porto, assim como garantir maior interoperabilidade com a disponibilização da informação dos horários em tempo real nas estações de interface com outros meios de transporte.

Assim, 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. Calendarize a implementação do plano de expansão do metro, nomeadamente a linha rosa até Matosinhos Sul, a expansão para o centro de Gondomar, a ligação à Trofa, e ainda do Polo Universitário a Matosinhos;
2. Estude a execução de uma nova linha na sub-região do Vale do Sousa ligando Valongo-Paredes-Paços de Ferreira-Lousada-Felgueiras;
3. Calendarize a implementação da linha de Leixões em articulação com as restantes intervenções e tendo em conta as interfaces com a linha de metro e articulação com os polos empresariais em desenvolvimento no território, que possam vir a ser servidos por esta linha e com possível ligação ao aeroporto;
4. Estude a implementação de respostas de caminho de ferro de ligação do porto de Leixões aos polos industriais da Área Metropolitana e ainda da Região Norte;
5. Garanta uma correta articulação de frequência e horários do metro do Porto com o transporte coletivo rodoviário, com as linhas da CP de Aveiro, Minho, Braga, Guimarães e Douro (Caíde/Marco de Canaveses, Régua), e a requalificação destas últimas, assim como a disponibilização de horários em tempo real nas interfaces;
6. Estude a implementação e construção de 7 novos silos de estacionamento como interface, situados em zonas de confluência com transportes suburbanos, de modo a incentivar a decisão de deixar o carro fora das cidades e a adesão ao sistema de passes intermodais em vigor na Área Metropolitana e inclua na tarifa dos transportes públicos a do estacionamento nestes locais de interface, de forma

a garantir uma eficaz e imediata interligação e transposição para o transporte público coletivo;

7. Estude a implementação de articulação e de equipamentos que potenciem o uso de meios de transporte de mobilidade suave, seja bicicleta, trotinete ou ligações pedonais entre interfaces que exponenciem o uso destes equipamentos;
8. Estude a eficácia dos sistemas de informação sobre a utilização do metro para colmatar a ausência e em alguns casos a confusão criada pela infografia existente.

Assembleia da República, 15 de maio de 2020.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

Maria Manuel Rola; Pedro Filipe Soares; Mariana Mortágua; Jorge Costa;  
Alexandra Vieira; Beatriz Dias; Fabíola Cardoso; Isabel Pires; Joana Mortágua;  
João Vasconcelos; José Manuel Pureza; José Maria Cardoso; José Soeiro; Luís Monteiro;  
Moisés Ferreira; Nelson Peralta; Ricardo Vicente; Sandra Cunha; Catarina Martins