



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

**Intervenção do
Secretário de Estado dos Transportes
Dr. Carlos Correia da Fonseca**

**Assinatura do Auto de Consignação
da Empreitada de Reabilitação da Infra-estrutura
no Troço Alto de S. João – Miranda do Corvo
do Metro do Mondego**

18 de Janeiro de 2010



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

Senhor Governador Civil de Coimbra

Senhora Presidente da Câmara Municipal de Miranda do Corvo

Senhor Presidente da Câmara Municipal da Lousã

Senhor Presidente da REFER

Senhor Presidente do Metro do Mondego

Ilustres Convidados

Minhas Senhoras e meus Senhores

Agradeço antes do mais o convite para encerrar esta sessão de que teve por objectivo consignar a empreitada de reabilitação da infraestrutura do troço Alto de S. João – Miranda do Corvo.

O Metro do Mondego vai ser uma realidade. Mas que realidade vai ser o Metro do Mondego?

Temos infelizmente uma larga experiência de obras ferroviárias que mobilizam avultados recursos financeiros, com um custo de oportunidade elevadíssimo, já que concorrem com outras necessidades sociais muito importantes, e que nem sempre se traduzem por uma acessibilidade mais sustentável, mais racional do ponto de vista económico e melhor para o quotidiano dos cidadãos.

Temos uma rede ferroviária extensa herdada do século XIX. Na sua grande maioria ela foi construída numa altura em que os automóveis eram bens de luxo acessíveis apenas para uns poucos e a incipiente rede rodoviária estava mais vocacionada para os veículos de tracção animal do que para os motorizados. Por isso, foi o transporte ferroviário que desencravou populações e permitiu o contacto do interior com as áreas mais desenvolvidas do país. Era um tempo em que a maior parte da população vivia no e do campo.

Entretanto o desenvolvimento económico do país, que passou pela industrialização dos anos 60, levou a profundas alterações no ordenamento do território. A população abandonou o interior em direcção ao litoral onde as oportunidades de trabalho eram superiores e as próprias cidades alteraram profundamente a sua forma, colocando



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

muitas das estações ferroviárias, que eram inicialmente centrais, na periferia dos novos centros urbanos.

Investiu-se em estradas e em auto-estradas e, paulatinamente, as populações foram abandonando o hábito da deslocação pela ferrovia, já que esta deixou de responder aos novos padrões de necessidades de deslocação.

Por isso, muitas das linhas que ainda temos em funcionamento constituem mais uma referência da nossa memória colectiva do que um bem com utilidade real. A rede ferroviária, numa grande parcela da sua totalidade, transformou-se num mito que teimosamente temos mantido, à custa de muito desperdício dos recursos escassos que os contribuintes custosamente canalizam para a Administração Pública.

Será então o Metro do Mondego uma boa escolha ou será mais um investimento condenado ao fracasso?

Potencialmente um sistema de Metro Ligeiro tem fortes vantagens em termos energéticos, ambientais e económicos, quando comparado com soluções rodoviárias. Contudo, importa não ignorar que um Metro Ligeiro ou qualquer outro sistema ferroviário é bem mais poluente e consome muito mais energia do que um automóvel. A comparação entre modos só é favorável às soluções ferroviárias quando existe um mínimo crítico de passageiros transportados que levem a que as emissões ou consumo energético por passageiro por passageiro transportado baixe claramente.

Temos por vezes ouvido com espanto ambientalistas a defender comboios em linhas que de tão poucos passageiros transportarem levem a que seria ambientalmente mais correcto transportá-los em automóveis.

Ou seja, minhas senhoras e meus senhores, a resposta à pergunta se este será ou não um bom investimento, dependerá apenas de todos nós.

Em grande medida, tudo dependerá do conceito que consigamos desenvolver para este novo modo de transporte.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

O Metro do Mondego não pode ser encarado apenas como um projecto isolado ou como um novo facto tecnológico. Pelo contrário, ele deverá constituir uma peça da cadeia de mobilidade da Região.

Isto significa que teremos de envolver toda a comunidade regional e os seus agentes no seu sucesso.

Desde logo as Câmaras, que deverão, em sede dos PMOT, densificar a ocupação das áreas servidas por estações do Metro do Mondego. Atrair para essas áreas equipamentos estruturantes e serviços geradores de emprego e habitação será uma maneira de aumentar a procura do sistema.

Por outro lado, definir o Metro como uma peça da cadeia implicará coordenar a sua actividade com a dos restantes operadores de transporte público de passageiros. Importa que estes, para além de assegurar a cobertura do território nas zonas não abrangidas pelo sistema Metro, estabeleçam relações de complementaridade entre si e com o Metro, drenando os passageiros para o sistema de forma a assegurar uma cadeia de transporte porta a porta que se traduza em maior eficácia e comodidade para o cidadão.

Finalmente, não creio que este tipo de ordenamento entre os operadores de transporte surja espontaneamente, pelo que a existência de uma entidade ordenadora, de direito público, um pouco à semelhança das funções definidas para as Autoridades Metropolitanas de Transporte pela Lei 1/2009, será a todos os títulos desejável.