REPÚBLICA PORTUGUESA

GABINETE DO MINISTRO DO AMBIENTE E DA AÇÃO CLIMÁTICA

Cerimónia de Consignação das Obras da Linha Circular do Metro de Lisboa

Intervenção do Ministro do Ambiente e da Ação Climática

14 de abril de 2021

Caro Primeiro-Ministro, António Costa

Caro presidente da Área Metropolitana de Lisboa e da autarquia da capital, Fernando Medina,

Caros colegas do Governo,

Caro presidente do Conselho de Administração do Metro de Lisboa, Vitor Santos

Caros convidados

Esta linha circular, cuja obra hoje começa, vai ser estruturante nas deslocações na capital e em toda a Área Metropolitana de Lisboa, pois sendo no centro da cidade, é aquela que melhor serve quem vem a Lisboa a partir de toda a área metropolitana.

Toda esta Área Metropolitana exige um sistema de transporte mais eficiente e, se muitos passos já foram dados, não nos iludamos, falta ainda muito investimento.

Mas faço uma breve resenha do passado recente.

Antes de nós houve um tempo, o da Direita, em que os transportes coletivos eram considerados um fardo do qual pretendiam desfazer-se a qualquer preço. Se o tivessem concretizado, nunca mais teria havido investimentos em transportes públicos coletivos, ou, então, esses investimentos seriam em soluções de mobilidade a diesel. Com o nosso Governo, muitas foram as mudanças concretizadas.

O Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART), que permitiu a redução, por vezes em mais de 100 euros por mês, dos títulos mensais,

trouxe em menos de um ano mais 10% de passageiros para o sistema de transportes coletivos.

A municipalização da Carris e a possibilidade da criação de empresas metropolitanas de transporte (Lisboa já tem uma) permitiu às áreas metropolitanas decidirem o futuro da sua mobilidade.

O apoio do Governo à aquisição de 704 autocarros de elevada performance ambiental, dos quais 195 para a Carris e 60 para os transportes do Barreiro, permitiu renovar e descarbonizar as frotas.

Além desta obra que se inicia hoje, os investimentos do Metro de Lisboa – recuperação de *bogies*, que permitiram recolocar em circulação 30 unidades triplas, a manutenção de escadas rolantes (Baixa-Chiado, Anjos, Avenida, Rato, Olivais), modernização da bilhética, da iluminação e do sistema de vídeo interno, para dar apenas alguns exemplos – não pararam. Confesso, com gosto, ter sido o impulsionador do término das obras do Areeiro, depois de ver ao longo de anos uns protetores em plástico que já tinham ervas mais altas que os próprios protetores.

O Metro atravessou a pandemia com dificuldades mas sem sobressaltos na operação e tal deve-se a todos os trabalhadores da empresa. Nunca foi cortada a oferta no início da manhã ou nas últimas horas da noite, pois, nesses períodos, o metro é essencialmente usado pelos funcionários das empresas de segurança e de limpeza e pela generalidade dos que asseguram os serviços básicos, entre eles, os de saúde. Nunca parámos, nunca deixámos de servir, apesar da dramática quebra da procura, em 2020, que chegou quase a 50%.

Comparando com a situação de há cinco anos, o Metro deixou de ser notícia pelos serviços suprimidos, pela ausência de manutenção, pelas plataformas cheias de gente fora das horas de ponta, pelas escadas rolantes avariadas. Tudo mudou – hoje, os utentes voltaram a confiar no Metro e, sejamos francos, o nosso maior problema de hoje, devido à pandemia, é termos um número ainda tão reduzido de passageiros.

Mas sabemos que tudo vai mudar ainda mais e que o Metro de Lisboa dará um contributo decisivo para a redução de 40% de emissões carbónicas, até 2030.

Hoje, damos um importante primeiro passo com a consignação da primeira das duas obras que completarão a linha circular (o segundo troço, de Santos ao Cais do Sodré, arrancará ainda este ano).

Sim, a linha circular é toda ela em Lisboa. É fundamental garantir um serviço que flua no coração da cidade para podermos, a partir dele, pensar a expansão dos sistemas de transporte em forma radial.

Ainda assim, a linha mais do que se justifica por si e nunca consegui entender a oposição do PSD e mesmo do PCP e do BE a esta linha. Acho mesmo que estes partidos não queriam linha nenhuma quando a quiseram impedir de forma juridicamente inútil – assim decidiu o Senhor Presidente da República. Àqueles que vieram dizer que o dinheiro que aqui não fosse gasto seria rapidamente transferido para outro projeto de linha de metro, tenho de lhes dizer que pensar assim revela um total desconhecimento da complexidade destes processos, e, por isso, perdoai-me, ainda bem que governa quem governa.

Falamos de um investimento de 240 milhões, a concluir em 2024 e que, entre estudo de viabilidade, projeto, concurso e avaliação ambiental, já demorou quatro anos.

É este o tempo que demoram estes processos que mexem tanto com a vida das cidades, sabendo que depois valem muito a pena. Estamos a falar de milhões de novos passageiros no metro, menos utilizadores de transporte individual na cidade e menos cinco mil toneladas de emissões de dióxido de carbono por ano.

Mas, também como sempre dissemos, quando iniciámos este processo, começaríamos a estudar a extensão da linha vermelha para poente, até Alcântara, e outras obras de expansão radial.

E foi isso que fizemos. Por isso, quando surgiu a hipótese do Plano de Recuperação e Resiliência, sabíamos bem onde investir. Serão 554 milhões para contruir duas linhas. A primeira, com o prolongamento da linha vermelha pelas Amoreiras, Campo de Ourique, Infante Santo e Alcântara, aí ligando ao comboio e ao LIOZ Ocidental, projetado pela autarquia, para servir a área urbana até Oeiras. Nesta linha vermelha, tivemos uma grande dúvida: como passar o Caneiro de Alcântara? Após grande discussão técnica, decidimo-nos por fazê-lo em viaduto, com uma estação sobre a avenida de Ceuta. O prazo apertado, o risco geotécnico, o custo e a muito provável alteração do nível freático conduziu a esta solução, que tudo tentaremos que seja o menos impactante possível na paisagem da cidade.

A caminho de Loures, a expansão far-se-á através de um sistema de Metro Ligeiro de Superfície. Com a forma de um “C”, a linha ligará Odivelas ao Infantado, ligando ao Hospital Beatriz Ângelo, no alto de Santo António de Cavaleiros. Colmata-se assim a ausência de um modo de transporte de elevada capacidade neste corredor de procura suburbana.

Sabemos bem o compromisso que assumimos com a Área Metropolitana de Lisboa aquando da aprovação do Plano Nacional de Investimento e contemplámos, para uma década, um investimento de 2,3 milhões de euros.

Este será o próximo passo: garantir que o vamos conseguir financiar, respeitando a prioridade de investimentos desenhada pela própria Área Metropolitana. De igual forma procederemos na Área Metropolitana do Porto.

É inevitável trilhar este caminho. Não é muito, nem é pouco – é o que tem de ser. Sem um sistema de transportes metropolitanos que assegure a qualidade do ar, a diminuição do ruído e a redução a zero das emissões carbónicas, estamos a pôr a nossa qualidade de vida em risco. Este novo sistema de transportes tem de libertar espaço público para uma outra forma de estar e de viver em comunidade. Tem de garantir as atividades do quotidiano, em territórios sustentáveis. Tem de permitir que a festa se faça na rua, como só na rua se faz a festa nas cidades. E estamos todos a precisar que esse dia de festa chegue – e depressa.

Obrigado.