Participação na consulta pública — Linha LT ISMAI - Paradela

1. Identificação e objeto

A Iniciativa Liberal — Núcleo Territorial da Trofa apresenta esta participação na consulta pública do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do projeto «Linha LT ISMAI - Paradela do Metro do Porto» (processo de AIA n.º 3950), que prolonga a Linha C (Linha Verde) entre a estação ISMAI e o Interface da Trofa.

O projeto em consulta prevê metro ligeiro entre o ISMAI e o Muro e metrobus entre o Muro e o Interface da Trofa, com transbordo no Muro.

Signatário: Bruno Magalhães, Coordenador IL Trofa, em representação do Grupo de Coordenação Local da Iniciativa Liberal. Contacto: trofa@liberal.pt.

2. Posição

Defendemos metro ligeiro em toda a linha, até ao Interface da Trofa.

É a posição do núcleo desde a sua fundação. A linha da Trofa foi desativada em 2002 com a promessa do metro. Vinte e quatro anos depois, o projeto leva o metro até ao Muro e serve o centro da Trofa com autocarro, sem que essa escolha tenha sido comparada com a alternativa do metro.

3. Fundamentos

3.1. O metro termina antes do principal nó da linha. É no Interface da Trofa que param os comboios das linhas de Braga e de Guimarães e os autocarros, e que convergem os principais acessos ao concelho. O projeto inverte a lógica de uma rede: obriga a trocar de veículo antes do nó e entrega ao autocarro o ponto que liga a Trofa ao Norte do país. Quem chega de comboio e segue para a Maia muda duas vezes; quem chega de autocarro de Santo Tirso, Famalicão ou Vila do Conde, também. Com metro até ao Interface, cada um muda uma vez, no sítio certo.

3.2. Neste troço, o metro faz o que o metrobus não faz. São 7,4 km, em grande parte no antigo canal ferroviário da Trofa, desativado em 2002 para receber o metro. Nesse percurso, o metro ligeiro tem vantagens que o metrobus não iguala:

1. **Viagem direta.** Do Interface à Trindade sem mudar de veículo, na Linha C. Cada transbordo custa tempo e afasta passageiros. Esse efeito devia ter sido quantificado.
2. **Capacidade muito superior.** O metro tem uma capacidade muito superior à do metrobus.
3. **Um sistema, não dois.** O metrobus na Trofa teria de manter uma frota à parte, com carregadores, circuito de inversão no Muro, manutenção e motoristas próprios. Os custos devem ser quantificados.
4. **Infraestrutura para décadas.** A via e os veículos de metro duram décadas; os autocarros são substituídos muito antes. O custo a 30 anos das duas soluções nunca foi apresentado e deve ser considerado.
5. **Efeito estruturante.** A rede de metro tem uma importância superior ao nível da estruturação de uma cidade ou região. A linha de metro fixa habitação, emprego e investimento; um corredor de autocarros não dá a mesma garantia.

6. **Procura superior, conforto e ambiente.** Mais gente troca o carro pelo metro, que tem maior conforto e tem efeitos mais positivos para o ambiente.

3.3. A escolha do metrobus nunca foi comparada com o metro. A escolha do metrobus a partir do Muro deveria ter sido apresentada com vantagens, desvantagens, o transtorno do transbordo e os custos, sem os quais não deveria ser escolhida.

3.4. O estudo de procura deve ser apresentado com dados atuais de mobilidade, tendo em conta o crescimento da região.

3.5. O projeto fecha a porta ao metro. Nenhum documento prevê a conversão para metro, o que torna ainda mais importante a apresentação de dados que justifiquem a escolha.

4. Pedidos

Pedimos à Agência Portuguesa do Ambiente e ao proponente que:

1. Avaliem o metro ligeiro até ao Interface da Trofa face à solução proposta: procura, tempos de viagem, efeitos ambientais e custo de ciclo de vida a 30 anos (investimento, operação, renovação de frota e, no metrobus, conversão futura).
2. Publiquem os estudos que fundamentam o metrobus, refeitos para a configuração em consulta e com os dados populacionais atualizados, com a procura por troço em passageiros por hora e sentido e a perda causada pelo transbordo. Divulgados os estudos, reabram a participação pública.
3. Sem prejuízo do ponto 1, garantam que o troço ISMAI–Muro avança no calendário previsto, sem depender desta reavaliação.
4. A título subsidiário, sem prescindir do ponto 1 e sem que isso represente aceitação do metrobus como a melhor solução: se, contra a nossa posição, a solução metrobus vier a ser aprovada, a Declaração de Impacte Ambiental deve, no mínimo, impor que viadutos, túnel, canal e cais sejam dimensionados para metro ligeiro, que o custo da conversão seja estimado e publicado e que se fixe a data, ou o patamar de procura, que a desencadeia.
5. Detalhem a integração no Interface da Trofa e reavaliem a localização das estações para as aproximar das zonas residenciais, dos serviços e do comércio.

5. Conclusão

O metro deve chegar ao nó que liga a Trofa ao Norte, e não obrigar a mudar de veículo a meio do caminho. Fazer bem agora custa menos do que corrigir depois.

A nossa posição é simples: Metro ligeiro até à Trofa. Pela Trofa. Pelo futuro.

Pedimos que esta participação seja considerada e respondida no relatório da consulta pública.

Trofa, 12 de outubro de 2026
Bruno Magalhães, Coordenador da Iniciativa Liberal — Núcleo Territorial da Trofa