



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 68/2021

de 30 de julho

Sumário: Altera as bases da concessão do metro ligeiro da área metropolitana do Porto e o quadro jurídico da concessão para o metropolitano na cidade de Lisboa e concelhos limítrofes.

Portugal assumiu o compromisso de atingir a neutralidade carbónica em 2050, sendo para tal fundamental promover a utilização do transporte público e a sua descarbonização e transição energética.

O Estado reconhece que é do interesse público que o desenvolvimento do sistema de metro ligeiro do Porto e do sistema de metropolitano de Lisboa vá ao encontro das ambições de desenvolvimento socioeconómico e de coesão territorial das áreas metropolitanas do Porto e de Lisboa, almejando a progressiva captação de deslocações ao transporte individual, através de uma política muito ambiciosa e concertada, com vista ao cumprimento das metas de descarbonização da mobilidade e de redução das emissões poluentes.

Neste sentido, em 2020, foram desenvolvidos os estudos com vista à definição de soluções para a consolidação da rede de metro ligeiro do Porto e o desenvolvimento de sistemas de transportes coletivos em sítio próprio, os quais permitiram a seleção dos investimentos a desenvolver nas próximas décadas, bem como dos investimentos a apoiar através do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

Tendo em vista a conformação das bases da concessão de exploração do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto com o previsto nos estudos desenvolvidos, importa proceder à alteração do objeto da concessão de modo a viabilizar a integração das expansões previstas, designadamente as identificadas no PRR, bem como a adequação das bases a outros sistemas de mobilidade em canal dedicado.

Por sua vez, o PRR prevê também um investimento na ordem dos € 250 000 000 na implementação do projeto da linha de metro ligeiro de superfície Odivelas-Loures, que se pretende constitua uma oferta de transporte público coletivo que sirva de modo mais eficiente, atrativo e ambientalmente sustentável a população que reside na periferia a noroeste de Lisboa e que trabalha ou estuda na capital.

Este projeto, cuja execução se delega no Metropolitano de Lisboa, E. P. E., permitirá a ligação entre Loures e a rede do metropolitano de Lisboa em Odivelas, numa extensão de 12 km, colmatando assim a ausência de um modo de transporte de elevada capacidade neste corredor de procura suburbana.

A concretização destes projetos e do correspondente investimento, nos exigentes prazos fixados, exige a adaptação pontual do quadro legal aplicável, com vista a garantir as adequadas condições de execução destas infraestruturas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede:

a) À nona alteração ao Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, alterado pela Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, e pelos Decretos-Leis n.ºs 261/2001, de 26 de setembro, 249/2002, de 19 de novembro, 33/2003, de 24 de fevereiro, 166/2003, de 24 de julho, 233/2003, de 27 de setembro, e 192/2008, de 1 de outubro, e pela Lei n.º 38/2016, de 19 de dezembro, que atribui à

sociedade Metro do Porto, S. A., o serviço público do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, em regime de concessão, e aprova as bases que a regulam, assim como atribui à mesma empresa a responsabilidade pelas operações de construção da sua infraestrutura e permite a aprovação do respetivo contrato de adjudicação;

b) À primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 175/2014, de 5 de dezembro, que estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte por metropolitano de passageiros na cidade de Lisboa e nos concelhos limítrofes da Grande Lisboa, sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída ao Metropolitano de Lisboa, E. P. E.

Artigo 2.º

Alteração às bases da concessão

As bases I, VI, VII, IX, X, XI-A, XIII, XV e XIX da concessão do sistema de metro ligeiro do Porto, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Base I

[...]

1 — A concessão tem por objeto a exploração de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, podendo incluir outros sistemas de mobilidade em canal dedicado.

2 — [...].

3 — [...].

Base VI

[...]

1 — [...]:

a) Hospital de São João-Trindade-Santo Ovídio;

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) Prolongamento da ligação no concelho de Gaia, através da extensão entre Santo Ovídio e Vila d'Este;

i) [...].

2 — [...].

3 — A concessionária deve desenvolver ainda os estudos relativos a futuras extensões da rede do metro e de outros sistemas de mobilidade em canal dedicado, designadamente:

a) [...];

b) [...];

c) [...].

4 — O sistema tem as seguintes características gerais:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...].



Base VII

[...]

1 — [...].
2 — A concessionária é obrigada a manter em bom estado de funcionamento, de conservação e de segurança, a expensas suas, todos os bens e direitos afetos à concessão, podendo, para esse efeito, estabelecer acordos com entidades terceiras.

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

Base IX

[...]

A construção ou adaptação de infraestruturas compreende a aquisição, por via do direito privado, ou a expropriação, dos terrenos necessários à sua implantação e a constituição das necessárias servidões.

Base X

[...]

1 — [...].
2 — O Estado e os municípios cuja área seja abrangida pelo sistema podem, na qualidade de acionistas da concessionária, transferir para esta bens dominiais e outros bens e direitos a título de entradas em espécie, nos termos regulados no acordo parassocial.

Base XI-A

[...]

1 — Compete à concessionária constituir as servidões ou direitos de uso ou de passagem necessários à instalação das catenárias do sistema, bastando para esse efeito a notificação escrita por parte da concessionária ao dono ou titular do prédio serviente ou afetado.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — Se, apesar de realizadas as diligências referidas no número anterior, não for possível à concessionária identificar os donos ou titulares dos prédios a afetar pela imposição de servidões ou direitos, designadamente pela falta de resposta dentro do prazo fixado, é suficiente, para notificação dos donos ou titulares desconhecidos, a publicação, pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., na 2.ª série do *Diário da República*, das plantas do traçado do sistema em escala adequada e que permita a clara identificação dos prédios servientes ou afetados.

Base XIII

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — A concessionária deve suportar os custos relativos às obras de inserção urbana necessárias para a salvaguarda das condições de segurança e de operacionalidade do sistema, bem

como as necessárias para o restabelecimento dos serviços, onde se inclui a circulação viária e pedonal das zonas afetadas pela plataforma, paragens e interfaces do sistema e para a reposição das condições anteriormente existentes nas zonas adjacentes à plataforma afetadas diretamente pela sua construção.

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

Base XV

[...]

1 — [...].

2 — As compensações financeiras a receber pela concessionária são reduzidas ou eliminadas desde que a fixação dos tarifários anuais respeitantes a todos os sistemas de transporte público da área metropolitana do Porto deixe de estar sujeita a homologação ou controlo administrativo e na medida em que a livre fixação do tarifário permita cobrir os custos de funcionamento do sistema em regime de serviço público.

3 — Para efeitos do n.º 1 não são considerados eventuais custos advenientes do pagamento pela concessionária de emolumentos, taxas, tarifas e preços de serviços cobrados pelos municípios em virtude da implantação e funcionamento do sistema.

4 — [...].

Base XIX

[...]

1 — A concessionária deve manter como seu objeto social principal a exploração do sistema e a sua sede social em local sito na área metropolitana do Porto.

2 — [...]

3 — [...].

4 — [...].»

Artigo 3.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 175/2014, de 5 de dezembro

Os artigos 1.º e 2.º do Decreto-Lei n.º 175/2014, de 5 de dezembro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

1 — *(Anterior corpo do artigo.)*

2 — O ML, E. P. E., pode explorar novas modalidades de transporte público de passageiros, desde que as suas características próprias o justifiquem, quer pela identidade tecnológica, quer por contribuírem para a otimização e a racionalização do sistema de transportes.

Artigo 2.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — Podem incluir-se no objeto da concessão atribuída ao ML, E. P. E., as expansões da rede de metropolitano de Lisboa que, pelas suas características próprias, sejam ou venham a ser



realizadas através de sistemas de transporte coletivo em sítio próprio de elevada capacidade, designadamente na modalidade de metro ligeiro de superfície.

4 — (Anterior n.º 3.)

5 — (Anterior n.º 4.)

6 — As atividades e serviços referidos no n.º 4 são acessórios do objeto principal da concessão e destinam-se a assegurar e complementar os fins sociais do serviço público e o equilíbrio comercial da exploração do concessionário.

7 — (Anterior n.º 6.)

8 — (Anterior n.º 7.)

9 — (Anterior n.º 8.)»

Artigo 4.º

Alteração sistemática às bases da concessão

A epígrafe da base XI da concessão do sistema de metro ligeiro do Porto, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação: «Expropriações e servidões».

Artigo 5.º

Delegação do Estado

Fica desde já delegada no Metropolitano de Lisboa, E. P. E., nos termos e para os efeitos previstos na alínea a) do n.º 2 do artigo 2.º dos respetivos estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 148-A/2009, de 26 de junho, a missão de assegurar a construção, a instalação, a renovação, a manutenção e a gestão das infraestruturas para o serviço público de transporte de passageiros através da linha de metro ligeiro de superfície que procede à ligação Odivelas-Loures.

Artigo 6.º

Autoridade de transportes competente

Nos termos e para os efeitos do disposto na alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, o Estado é a autoridade de transportes competente quanto ao serviço público de transporte de passageiros da Metro do Porto, S. A., e do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., incluindo o realizado através de outras modalidades de transporte coletivo de passageiros em sítio próprio.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de julho de 2021. — *António Luís Santos da Costa* — *João Rodrigo Reis Carvalho Leão* — *João Saldanha de Azevedo Galamba* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Promulgado em 22 de julho de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 23 de julho de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.