

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 625/XIII/2.^a

RECOMENDA A APROVAÇÃO DE UM PROGRAMA DE INVESTIMENTOS NA REDE FERROVIÁRIA DE PROXIMIDADE E A RECUPERAÇÃO DA QUALIDADE NOS TRANSPORTES PÚBLICOS COLETIVOS

O atual Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques, em entrevista a um órgão de comunicação social em 20/10/16, e reconhecendo que o anterior Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas (o PETI3+) precisava de ser atualizado, e porventura, corrigido, afirmou que “2017 será a altura oportuna para promover a reprogramação dos investimentos previstos para o setor”, pois estaremos sensivelmente a meio caminho da execução do quadro comunitário de apoio do atual Portugal 2020”, nomeadamente, do programa “Ferrovia 2020”.

Desta forma, o Ministro reconheceu que manter inalterada a programação da utilização dos Fundos Comunitários para o investimento público no quadro do antigo PETI3+ - Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 3+ - constituiria um erro político evidente, apesar de tal Plano poder servir para o arranque da aplicação de um conjunto de investimentos plenamente justificados, nomeadamente no domínio das infraestruturas ferroviárias.

E esse erro, no entendimento do Bloco de Esquerda, decorre precisamente das orientações estratégicas essenciais incluídas no PETI3+, orientações essas que, em diversos domínios estratégicos essenciais, contradizem mesmo a política de transportes e de mobilidade enunciada no programa do atual governo.

Desde logo, porque o PETI3+ foi necessariamente reflexo de uma orientação estratégica voltada para a promoção de vários processos de privatização no setor dos transportes pois o dogma é que, tal como qualquer setor de atividade económica, o privado produz melhores resultados que o público, pelo que haveria que aplicá-lo “custe o que custar”.

Assim, acresceu à orientação da generalização das privatizações, a escolha da prioridade em termos de redes de transportes no transporte de mercadorias por via ferroviária, para alavancar o crescimento da atividade privada neste subsector e apoiar o aumento das exportações. No mesmo sentido, o PETI3+ consolidou a realização de um conjunto alargado de investimentos públicos nos corredores internacionais de transporte de mercadorias e praticamente ignorou o investimento público na restante rede ferroviária nacional, nomeadamente linhas regionais ou complementares ao transporte, quer de mercadorias, como de passageiros.

O PETI3+ lavra assim num erro estratégico essencial: promove uma rede ferroviária fundamental exclusivamente centrada no transporte de mercadorias, quando é sabido que toda a rede ferroviária nacional é, e continuará a ser, uma rede mista de transporte, de mercadorias e passageiros, e que, em conformidade, necessita de políticas de transporte e investimento público que respondam às necessidades atuais e futuras de ambos.

Até porque, segundo as próprias estatísticas de transportes e comunicações de 2015¹, apenas 9% do total das toneladas transportadas a nível internacional o foram por via ferroviária, e apenas tiveram Espanha como origem/destino, dado que, como se sabe, a diferença de bitolas com o resto da Europa constitui um constrangimento estrutural fortemente condicionante do tráfego internacional de mercadorias e de passageiros para o pleno aproveitamento dos corredores internacionais de transporte, definidos a nível da União Europeia.

Por isso, faz todo o sentido reavaliar as prioridades incluídas no PETI3+, largamente refletidas no programa Ferrovia2020, no sentido de reequilibrar os programas de investimentos públicos para o transporte de passageiros, acomodando um conjunto de projetos de requalificação e modernização ferroviárias ao nível das infraestruturas, e de reforço da oferta qualitativa e quantitativa dos meios de transporte a disponibilizar.

¹ INE, Estatísticas de Transportes e Comunicações, 2015.

Aliás, esta reorientação está em clara sintonia com as prioridades no transporte público, enunciadas pelo atual governo, na sequência da decisão da reversão dos processos de privatização de transportes públicos: mais e melhores transportes públicos e, sobretudo, clara prioridade às opções de transporte mais amigas do ambiente, em ordem ao pleno cumprimento das metas de descarbonização da economia e de redução dos GEE.

Em particular, o investimento na recuperação, requalificação ou promoção do modo ferroviário nas deslocações em grandes áreas urbanas e/ou no transporte regional e inter-regional, ou seja, no que se poderia designar como ferrovia de proximidade, constitui uma opção estratégica essencial que urge concretizar. Em conformidade, o presente Projeto de Resolução formula uma proposta de um Programa de Investimentos na Rede Ferroviária de proximidade (PIRFP), cuja concretização deverá servir para dar corpo à reprogramação, a meio de período, do pacote de financiamento comunitário inscrito no programa Portugal 2020 (2015-2020).

Cumprе assinalar que, na verdade, o programa Ferrovia 2020 (F2020), já acomoda alguns investimentos que se podem considerar parte integrante deste conceito de ferrovia de proximidade. Neste capítulo, cabe referir a requalificação integral da Linha do Algarve, a requalificação parcial das Linhas do Oeste (apenas até Caldas da Rainha) e do Douro (Caíde-Marco-Réguas). Porém, as intervenções contempladas no F2020 como “corredores complementares” são muito exíguas face a outros projetos de transporte existentes em modo ferroviário, cuja importância para a mobilidade, em grandes áreas urbanas ou regionais, será tão ou mais relevante quanto as agora selecionadas.

Face aos valores bastante limitados do investimento público no transporte de passageiros, previstos para 2017 e anos seguintes, que não permitem uma resposta cabal às enormes carências e aos vários bloqueios que o setor apresenta, impõem-se ações corretivas substantivas que permitam um reforço significativo da mobilização de recursos públicos para investimento nos transportes.

Assim, é entendimento deste Grupo Parlamentar que os projetos inscritos no âmbito da Ferrovia 2020 carecem de um upgrade, no sentido de acomodar um conjunto de projetos de investimentos direcionados para o transporte de passageiros. As propostas que a seguir se elencam devem ser entendidas não como mutuamente exclusivas face às que constam no programa Ferrovia 2020, mas sim como uma adenda ao mesmo, de projetos

especificamente orientados para a promoção do transporte público de passageiros, no contexto da defesa de uma mobilidade sustentável e de valorização dos territórios em que se inscrevem.

Deste modo, o conjunto de propostas do PIRFP incide sobre as infraestruturas ferroviárias urbanas, suburbanas e regionais, que se configuram como prioritárias para a promoção da qualidade na prestação do serviço público de transporte de proximidade, em modo ferroviário.

A proposta inclui os seguintes projetos prioritários:

Programa de Investimentos Rede Ferroviária de proximidade		
Linha	Troço	Tipo de Investimento
Linhas Urbanas/Suburbanas		
Metro do Porto	Extensão à Trofa	Nova linha
Metro do Porto	Extensão Stº Ovídio - Vila d'Este	Nova linha
Metro do Porto	Extensão a Gondomar	Nova linha
Metro do Mondego	Serpins-Lousã-Coimbra	Nova Linha
Metro do Mondego	Linha Urbana	Nova Linha
Metropolitano de Lisboa	Extensão a Zona Ocidental Lx	Extensão da Linha Amarela?
Linha de Cascais	Cais Sodré - Cascais	Requalificação para rede 25000 V
Linha Eléctricos Rápidos	Terreiro do Paço - Gare do Oriente	Extensão da Linha 15E - T.Paço-Gare Oriente
Linha de Eléctricos históricos 24E	Cais do Sodré - Largo de Campolide	Reposição de carreira
Metro do Sul do Tejo	1ª Fase do MST-Extensão	Extensão Costa da Caparica
Subtotal 1		
Linhas Serviço Regional		
Linha do Vouga	Oliveira de Azemeis - Espinho	Requalificação
Linha do Oeste	Caldas-Alfarelos	Requalificação integral da Linha do Oeste- 2ª Fase
Metro de Mirandela	Brunheda-Cachão-Mirandela	Reposição do serviço suprimido na Linha do Tua
Linha do Alentejo	Casa Branca-Beja	Requalificação
	Convergência Alcáçovas-Linha Évora	Concordância LA-LE
Subtotal 2		
TOTAL		

Este conjunto de investimentos permitirá satisfazer anseios largamente reclamados por muitos milhares de cidadãos e instituições públicas e privadas, nomeadamente autarquias, e responde simultaneamente a vários objetivos:

- Desenvolvimento de soluções de transporte ambientalmente limpas, designadamente de mobilidade ferroviária, expressas no alargamento das redes de metropolitano convencional em Lisboa e no Porto, através do prolongamento das redes de Metro existentes quer em Lisboa (extensão à zona ocidental, nomeadamente da linha

amarela até Alcântara), quer no Porto (extensões à Trofa, Vila d'Este e Gondomar, integrantes da 2ª Fase do Memorando²);

- Promoção de uma solução de mobilidade ferroviária ligeira na região de Coimbra, através da realização do projeto ferroviário previsto no Sistema de Mobilidade do Mondego, cumprindo-se o compromisso estabelecido há mais de duas décadas por sucessivos governos para com as populações de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã. Satisfazendo-se assim os legítimos anseios duma região que perdeu o transporte ferroviário desde 2009, na sequência da interrupção de circulação do comboio no Ramal da Lousã;
- Alargamento da exploração do Metro do Sul do Tejo (MST), entre o Monte da Caparica e Costa da Caparica, em linha com o que populações e autarquias reclamam há muito para aumentar a sustentabilidade deste serviço ferroviário da Margem Sul do Tejo, através da extensão da linha Cacilhas-Monte da Caparica-Costa da Caparica;
- Investimento na requalificação de várias linhas de transporte ferroviário a nível urbano/suburbano e regional, tais como Linha de Cascais, Linha do Oeste, Linha do Vouga e Linha do Alentejo;
 - Linha de Cascais - projeto já avaliado no âmbito do PETI3+, consistindo numa intervenção profunda na infraestrutura, de forma a permitir o funcionamento da Linha com o mesmo perfil tecnológico que é utilizado na rede ferroviária nacional (tensão de alimentação de 25.000 V);
 - Linha do Oeste - alteração do projeto de investimento já incluído no âmbito do Programa Ferrovia 2020, que prevê apenas a requalificação parcial da Linha do Oeste entre Meleças-Caldas da Rainha, no sentido da sua requalificação integral entre Caldas da Rainha-Leiria-Ramal de Alfarelos-Coimbra B, a fim de permitir uma articulação com a Linha do Norte na Estação de Coimbra B (os estudos já foram realizados pela ex-REFER e devidamente orçamentados, além de fazerem parte das recomendações do GTIEVA);
 - Linha do Vouga - requalificação integral da Linha Ferroviária do Vouga entre Espinho-Sernada do Vouga-Aveiro, cuja 1ª fase deverá incidir no troço Oliveira

² Memorando de Entendimento entre o Governo e a Junta Metropolitana do Porto, celebrado a 21 de maior de 2007.

de Azeméis-Espinho, para permitir ligação à Linha do Norte e o reforço da intermodalidade com o sistema de transportes da Área Metropolitana do Porto. Os estudos realizados, por indicação da Área Metropolitana do Porto³, confirmam a importância e a viabilidade técnica do abandono da bitola métrica e a sua substituição por uma linha eletrificada cuja bitola e perfil tecnológico seja semelhante ao que existe na RFN;

- Linha do Alentejo - requalificação e modernização da linha do Alentejo entre Casa Branca -Beja e construção de uma concordância ferroviária entre a Linha de Évora e a Linha do Alentejo (LE-LA), em Alcáçovas, a fim de diversificar a acessibilidade ferroviária ao Alentejo interior e abrir uma nova ligação ferroviária Évora-Beja, permitindo-se uma diversificação de horários e de destinos por via ferroviária.
- Extensão do modo elétrico de superfície na cidade de Lisboa:
 - Extensão da rede de elétricos rápidos por via de uma nova ligação da carreira 15E entre Terreiro do Paço - Gare do Oriente, em sítio próprio, potenciando-se a vantagem de um modo ferroviário ligeiro ambientalmente limpo, que tem um custo de implantação cerca de 5 vezes inferior ao metropolitano convencional e abrindo-se caminho para o seu desenvolvimento futuro através de novas linhas noutras áreas da cidade e da região;
 - Reforço da circulação da rede de elétricos históricos na cidade através da reintrodução, ainda em 2017, da circulação da linha 24E, entre o Cais do Sodré-Campolide;
- Reposição do serviço público de transporte ferroviário do Metro de Mirandela, no troço não submerso da antiga Linha Ferroviária do Tua (Brunheda-Cachão-Mirandela-Carvalhais); desta forma, cumpre-se o que está definido na Declaração de Impacte Ambiental (DIA) do projeto da construção da barragem em Foz Tua, fazendo parte expressamente das medidas minimizadoras dos impactes negativos dessa construção. Esta medida obriga à anulação do decreto governamental de

³ Estudo da Trenmo “Estudo do Custo-Benefício da Linha Ferroviária do Vouga no troço Oliveira de Azeméis-Espinho”, que permitiria a plena integração desta linha na restante rede ferroviária existente na zona, através da mudança da tecnologia de tração e da bitola da infraestrutura.

desclassificação da linha Ferroviária do Tua e sua reclassificação na Rede Ferroviária Nacional.

Este conjunto de investimentos, devendo ser programados para serem realizados a curto ou médio prazo (2017-2020), consoante os casos, tem por base projetos ou anteprojetos já existentes, cujos cálculos e avaliações fazem parte de diversos estudos e relatórios na posse da administração do Estado, todos publicados, quase todos aprovados e alguns deles comprometidos com decisões políticas.

Foi assim possível estimar que a concretização do “Programa de Investimentos em Ferrovia de Proximidade” (PIFP) implicaria um encargo acrescido, face ao atual programa Ferrovia 2020, de cerca de €1.100 Milhões, correspondendo a intervenções em 340 km de rede. Face ao Programa Ferrovia 2020, e se este for integralmente mantido, tal corresponderá a um acréscimo de 40% de valor, atingindo-se um total de €3.800 Milhões de esforço de investimento ferroviário face à versão atual de €2.700 Milhões.

A responsabilidade destes investimentos, tal como dispõe a Lei nº 52/2015, de 9 de junho (RJSPTP), no nº 1 do artigo 5º, compete ao Estado, pelo que caberá ao Governo avaliar em que medida é que o PIRFP agora proposto é compaginável com a manutenção integral dos projetos incluídos no Ferrovia 2020 ou se alguns deles poderão ser postecipados para inclusão, por exemplo, no Programa de Mobilidade Nacional 2030, já anunciado pelo Governo.

A par deste processo de reabilitação, requalificação e modernização da infraestrutura ferroviária nacional, a ser desenvolvido num plano de médio prazo (2017-2020), importa também equacionar a mobilização de um conjunto de recursos financeiros para a urgente modernização, reforço e substituição de equipamentos de transporte, tendo em vista a recuperação dos níveis de oferta de transporte que foram drasticamente reduzidas, em resultados de escolhas erradas do anterior governo PSD/CDS, justificadas por uma estratégia de degradação do serviço público com vista à sua privatização.

Eliminada a ameaça de extinção que pendia sobre o serviço público de transportes, especialmente nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, importa agora dar resposta e satisfação às múltiplas reclamações e ações de protesto protagonizadas por diferentes atores sociais, tais como:

- das populações que deixaram de ser servidas, em clara violação da legislação e dos contratos de concessão em vigor; dos utentes dos transportes que são obrigados a transportarem-se em veículos sobrelotados, sem conforto e com níveis de emissão inaceitáveis;
- dos trabalhadores, obrigados a aceitar regimes de precariedade total e forçados a cumprirem extensos horários ilegais, que podem atingir 10-12h/dia, porque, entretanto, foram dispensados mais de 1.000 operacionais entre 2011-2015, nas empresas públicas de transporte, ao mesmo tempo que lhes foram retirados direitos, salários e condições de trabalho, ao longo de 7 anos;
- dos sindicatos, CTs e restantes organizações representativas dos trabalhadores que, ao longo dos anos da troika e do seu obediente governo, alertaram insistentemente para a degradação inaceitável dos níveis de serviço praticados e a delapidação patrimonial em curso, quer nos veículos e meios materiais, quer nos recursos humanos disponíveis.

Considerando o que está contratualmente estabelecido, o padrão de certificação de qualidade que os operadores de transporte público estão obrigados a cumprir e a satisfação das necessidades de transporte, é preciso repor rapidamente os níveis de serviço oferecidos que pré-existiam à data da entrada da troika no país.

E sendo certo que, em muitos casos, a substituição de veículos de transporte obsoletos e a modernização de meios, deve ser compaginada com as decisões de planeamento que os operadores e as autarquias deverão definir a nível local e regional, é necessário reconhecer que, para uma mais célere e eficaz satisfação dessas necessidades, será necessário um esforço suplementar do Estado para mobilizar os meios financeiros, tanto em subsidiação direta, como em linhas de financiamento específicas para a renovação, requalificação e modernização das frotas.

Esses investimentos deverão naturalmente privilegiar a eficiência energética e a sustentabilidade ambiental na prestação do serviço de transporte, o que, no caso do transporte rodoviário, justificará a preferência por veículos de ZERO emissões ou, no máximo, compatíveis com a norma EURO6 de emissões.

Para esse efeito, o Governo deverá mobilizar os recursos necessários ao financiamento extraordinário para a aquisição de veículos de transporte coletivo nos seguintes termos:

- A prossecução de um Plano de Reforço e Modernização de Comboios (PRMC) até 2020, abrangendo a aquisição de mais 10 composições ferroviárias para o serviço Alfa nacional e interidades, bem como o aumento da frota de comboios modernizados para as linhas regionais, onde tem sido mais evidente a falta de meios e de equipamentos ou onde se perspetiva a sua necessidade, na sequência dos investimentos ferroviários que estão programados, como serão os casos das Linha do Douro, Linha do Minho, Linha do Oeste, Linha do Leste e Linha do Algarve;
- A execução de um Plano de Renovação das Frotas (PRF) de autocarros de serviço público que permita o rejuvenescimento e a modernização dos sistemas de transportes rodoviários urbanos e suburbanos a nível nacional;
- O reforço do transporte por via fluvial, não apenas no estuário do Tejo, mas igualmente noutros cursos de água, tais como no Douro, ria de Aveiro, Sado e ria Formosa.

No debate de urgência que o Bloco de Esquerda agendou na Assembleia da República no passado dia 18 de janeiro, o Ministro do Ambiente, reconhecendo que, desde 2011 nunca mais foi adquirido qualquer veículo para as frotas de serviço público, anunciou um financiamento extraordinário de €60 Milhões para a aquisição de 500 autocarros de serviço público, 200 para a Carris, 200 para a STCP e 100 para o resto do país.

Considerando que tais valores deverão ser encarados com alguma reserva, pois poderão vir a ser ajustados em função do indispensável levantamento a fazer junto da Associação Nacional de Municípios ou em função da necessidade de assegurar meios de transporte compatíveis com a acessibilidade para pessoas com deficiência. Cabe referir que tais valores não consideram a superação dos défices de material circulante, quer ao nível do transporte ferroviário, quer ao nível do transporte fluvial.

Em conformidade, afigura-se que o financiamento extraordinário parece ser bastante limitado para suprir os défices enunciados. Para atender a necessidades, porventura ainda não identificadas, ou para provisionar a operação de transporte com mais composições ferroviárias e mais embarcações nas travessias fluviais, estima-se que esse

financiamento extraordinário tenha de ser reforçado até a um montante global de €100 Milhões, para um horizonte de execução coincidente com o Portugal 2020.

Para a exequibilidade deste conjunto de planos, configurando um Programa de Reabilitação de Meios de Transporte (PRMT), e para a definição dos termos e condições de acesso de candidaturas ao respetivo financiamento, afigura-se que esse processo possa ser gerido pelo novo Banco de Fomento/Instituição Financeira de Desenvolvimento, podendo este ser um bom interlocutor para alcançar um cofinanciamento externo, designadamente junto do Banco Europeu de Investimento.

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:

1. A aprovação de um Programa de Investimentos em Redes Ferroviárias de Proximidade (PIRFP), suscetível de ser abrangido pela reprogramação do programa Portugal 2020/Ferrovias 2020, e no âmbito do qual deverão ser incluídos os seguintes projetos de investimento:

- a) Metro do Porto: construção das extensões da rede à Trofa, Stº Ovídio-Vila d'Este e Gondomar/Valbom;
- b) Metropolitano de Lisboa: construção da extensão do Metropolitano à zona ocidental de Lisboa;
- c) Requalificação da Linha de Cascais para a tecnologia de 25.000 Volts de tensão;
- d) Construção do Sistema de Mobilidade do Mondego - construção da 1ª Fase do Metropolitano de Superfície Serpins-Lousã-Coimbra;
- e) Construção de nova linha de Elétricos Rápidos de superfície para a extensão da linha 15E entre Terreiro do Paço e Gare do Oriente;
- f) Reposição da linha de Elétricos Históricos na Linha 24E, ligando o Cais do Sodré a Campolide;

- g) Metro do Sul do Tejo: extensão da linha Corroios-Pragal-Universidade à Costa da Caparica;
- h) Linha Ferroviária do Vouga: requalificação integral da Linha até ao ramal de Aveiro, cuja 1ª fase deverá incidir no troço Oliveira de Azeméis-Espinho;
- i) Linha do Alentejo - requalificação e modernização da linha do Alentejo entre Casa Branca-Beja e construção de uma concordância ferroviária entre a Linha de Évora e a Linha do Alentejo (LE-LA), em Alcáçovas;
- j) Reposição do serviço ferroviário do Metro de Mirandela no troço não submerso da Linha Ferroviária do Tua, Brunheda-Cachão-Mirandela-Carvalhais, e reclassificação da Linha como parte integrante da Rede Ferroviária Nacional.

2. A aprovação de um Programa de Reabilitação de Meios de Transporte (PRMT) em ordem a, no mais curto prazo de tempo possível, permitir a recuperação e a reabilitação dos níveis de oferta de serviço público de transporte pré-existentes ao governo da troika e assegurar a mobilização e a adequada gestão dos recursos financeiros indispensáveis à realização dos investimentos de substituição e/ou de expansão nos modos ferroviários, rodoviários e fluviais.

Assembleia da República, 23 de janeiro de 2017.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,