



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projecto de Resolução n.º 250/XI/1ª

Pela promoção e desenvolvimento da mobilidade metropolitana Concretização da Terceira Travessia do Tejo e rede de acessibilidades rodo-ferroviárias

Exposição de motivos

O planeamento de infra-estruturas de acessibilidades estratégicas deve ser equacionado em função do necessário equilíbrio entre a sua rentabilidade e os respectivos custos, atendendo à função social, económica e de desenvolvimento que essa infra-estrutura irá assumir num determinado contexto.

A Terceira Travessia do Tejo, ligação rodo-ferroviária no corredor Barreiro/Chelas, assume um evidente destaque neste âmbito, revestindo-se de uma importância incontornável para a mobilidade metropolitana e para a rede nacional de transportes e logística, envolvendo não só as acessibilidades rodoviárias como a ferrovia convencional para transporte de mercadorias e passageiros – seja nas ligações suburbanas seja de longo curso.

Este é um projecto estruturante para a definição do território da Área Metropolitana de Lisboa, cidade região de duas margens, polinucleada, que, se pretende projectar no contexto ibérico e internacional, contribuindo para a promoção do País. A execução desta importante infra-estrutura irá potenciar as condições e a qualificação deste território, desde logo com a estratégia de requalificação já apontada no Projecto “Arco Ribeirinho Sul”, constituindo um projecto estratégico para o desenvolvimento integrado, para a dinamização da actividade económica e do emprego com direitos, a requalificação e coesão territorial e ambiental.

Consideramos que é indispensável potenciar as condições e as possibilidades que existem neste território, e não ignorar ou adiar essas oportunidades. Com efeito, uma Ponte não deve ser pensada simplesmente como uma forma de aceder mais rapidamente a um destino., mas deve ser encarada como um investimento estratégico numa perspectiva mais abrangente: uma perspectiva estratégica do desenvolvimento territorial, económico e social.

De igual modo não podem ser ignoradas outras questões de enorme importância como sejam as redes de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias

complementares e a sua inserção, nas duas margens e nas redes actuais; a localização, vocação e configuração das estações e interfaces e sua articulação com o transporte público, incluindo o Metropolitano de Lisboa; a questão do Metro Sul do Tejo, do transporte fluvial e da sua expansão e desenvolvimento.

É para nós essencial que, na concretização destas infra-estruturas, esteja garantida uma larga percentagem de incorporação de produção nacional. Apesar da quase liquidação do aparelho produtivo nacional, e em particular, das indústrias directamente associadas a estes projectos, devemos aproveitar esta oportunidade para corrigir essa desastrosa política, e retomar o desenvolvimento de diferentes sectores produtivos em Portugal. É o caso da metalomecânica, das metalurgias, das indústrias eléctricas, dos têxteis, dos moldes, da electrónica, etc. – mas também da construção de infra-estrutura (equipamentos diversos, catenária, sinalização, comunicações, construção civil, metalomecânica, etc.).

A realização de empreendimentos desta envergadura obriga a respostas de sectores de serviços, como sejam os estudos e projectos de engenharia, a gestão e optimização de sistemas de redes e a prestação de serviços associados, entre outros, que devem ser potenciados, aproveitando o know-how da engenharia nacional, com inúmeras provas dadas no contexto nacional e internacional.

Assim, diminuindo as dependências externas e permitindo o desenvolvimento de novas relações e novas parcerias económicas, estes projectos podem e devem ser um contributo decisivo para o envolvimento de um alargado conjunto de sectores produtivos e de serviços. As opções políticas em torno destes projectos determinarão a possibilidade de uma verdadeira dinamização da indústria e da actividade produtiva, cujos impactos ultrapassam a dimensão da própria obra que se preconiza.

O sector ferroviário assume neste domínio uma importância estratégica, não só para a região mas para todo o País. O seu desenvolvimento e modernização inclui, com determinadas prioridades o recurso à alta velocidade, mas passa sempre pelo desenvolvimento e modernização da rede ferroviária convencional, no quadro duma rede ferroviária integrada e de um plano geral de transportes.

É necessário também que se aproveitem devidamente as potencialidades existentes, seja para o transporte de passageiros, seja de mercadorias, designadamente a capacidade de reparação existente, como é o caso das oficinas da EMEF no Barreiro. Tais instalações possuem especialização em material circulante diesel, mas poderão ser modernizadas, tendo em conta designadamente as propostas apresentadas pela Câmara Municipal do Barreiro nesta matéria, e orientadas para a reparação de material circulante eléctrico. Já há trabalhadores com condições para o fazer e outros se têm formado nessas valências.

Assim, além da vertente Diesel que corresponde à sua especialização mais tradicional, é de grande interesse a sua utilização na vertente eléctrica, aspecto tanto mais importante na medida em que, com a Linha do Sado recentemente electrificada, e dotada de material circulante com essas características, facilita e dá maior eficácia a um conjunto de reparações necessárias, aproveitando os trabalhadores especializados do parque oficial do sul.

Estão em jogo empresas e estruturas com um património de capacidade instalada, de qualidade e de valia técnica que não pode continuar a ser menosprezado e ignorado pelo poder político – nem atacado pelo poder económico, e que deve ser rentabilizado a bem do interesse público, do interesse nacional e da própria soberania nacional.

Perante a profunda crise económica em que o país se encontra, a estagnação e o crescente desemprego, a resposta urgente e indispensável tem de ser, não o corte, mas uma forte aposta no investimento público de qualidade. Numa situação de crise económica e social, como a que atravessamos, o investimento público útil e reprodutivo assume um papel central na dinamização da economia, essencial no combate à crise, podendo constituir-se como alavanca do sector produtivo nacional, apesar da opção política do Poder Central se ter traduzido sucessivamente na redução do investimento público.

No Distrito de Setúbal tem-se registado um acentuado desinvestimento, com as verbas do PIDDAC (Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central) a revelarem uma política de entrave ao desenvolvimento regional. Nos últimos anos tal quebra do investimento na Região foi justificada com o anúncio de grandes investimentos para a Península de Setúbal, casos do Novo Aeroporto de Lisboa e da Terceira Travessia do Tejo e da Rede de Alta Velocidade Ferroviária.

Sob o pretexto da crise, estes mesmos projectos foram adiados até decisão em contrário e, desta forma, a realidade vai demonstrando que nesta Região nem os investimentos estruturantes, nem os de carácter regional, tiveram lugar, mantendo-se indefinidos. As promessas que falavam de níveis de investimento público da Administração Central nunca antes vistos na Região ficaram aparentemente adiadas.

A não ser interrompida esta política de quebra do investimento público e privado, esta terá inevitavelmente graves reflexos na economia nacional, no desenvolvimento regional e na vida das populações, agravando as dificuldades de desenvolvimento das actividades produtivas e dos equipamentos sociais, e conduzindo o país para o desastre económico e social.

O país precisa cada vez mais de uma concepção estratégica de qualificação integrada e de modernização das suas infra-estruturas, nomeadamente no sistema de transportes e logística. No quadro da Península de Setúbal, no contexto da Área Metropolitana de Lisboa, essa orientação política é factor chave para que o potencial da Região seja aproveitado e realizado o caminho de desenvolvimento que as populações anseiam, e que melhor servem o país.

Nestes termos, e tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do Artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do número 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adopte a seguinte

Resolução

A Assembleia da República recomenda ao Governo, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, a implementação das seguintes medidas:

1. A rápida adopção dos procedimentos necessários à concretização da Terceira Travessia do Tejo, com a ligação entre o Barreiro e Lisboa, assegurando as componentes rodoviária e ferroviária e garantindo o transporte de mercadorias e passageiros;
2. A realização plena de toda a rede complementar de acessibilidades à Terceira Travessia do Tejo, tanto na AML Norte como Sul;
3. A efectivação dos investimentos no desenvolvimento dos projectos do Arco Ribeirinho Sul, da Plataforma Logística do Poceirão, da extensão do Metro Sul do Tejo (desde logo com a 2.ª e 3.ª fases), a qualificação do Porto de Setúbal, a concretização da Circular Regional Interna da Península de Setúbal, entre outros;
4. A modernização da unidade fabril da EMEF de manutenção de material circulante ferroviário no Barreiro e a defesa da empresa no quadro do sector público e da CP.

Assembleia da República, 22 de Julho de 2010

Os Deputados,

BRUNO DIAS; FRANCISCO LOPES; ANTÓNIO FILIPE; PAULA SANTOS;
BERNARDINO SOARES; JORGE MACHADO; RITA RATO; JOSÉ SOEIRO;
MIGUEL TIAGO; JOÃO OLIVEIRA; HONÓRIO NOVO