



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 1963/XIII/4.^a

Investimento, infraestruturas, produção nacional – opções por um Portugal com Futuro

Exposição de motivos

Portugal precisa de investimento, sobretudo de investimento público, capaz de responder às necessidades de desenvolvimento do aparelho produtivo, de mobilidade de pessoas e mercadorias, de aproveitamento dos recursos e potencialidades nacionais, de coesão territorial e proteção do meio ambiente, combatendo dependências, desigualdades e injustiças.

No momento atual as necessidades do País são imensas. Transportes, energia, água, comunicações, saúde, educação, investigação, habitação, cultura, floresta, indústria, agricultura, pescas, mar, entre tantas outras áreas, reclamam uma ampla mobilização de recursos públicos para reparar e conservar o existente, responder a necessidades há muito identificadas e lançar bases para o futuro. Não tem sido essa a opção da política de direita.

Ao longo de dezenas de anos, PS, PSD e CDS convergiram num rumo de desvalorização desta componente decisiva do desenvolvimento nacional, com consequências desastrosas no tecido económico e social do País, contribuindo para um território cada vez mais desigual, um aparelho produtivo fragilizado, uma economia que nas últimas duas décadas regista um crescimento médio anual em relação ao PIB inferior a 1%.

Em Portugal, o investimento público, que envolve necessariamente amplos recursos, tem sido profundamente sacrificado em detrimento dos milhares de milhões de euros públicos que são entregues aos grupos económicos nos escândalos da banca, nas parcerias público privadas, nos juros da dívida. Situação particularmente evidente durante o Pacto de Agressão e a ação do Governo PSD/CDS, assistindo-se a uma travagem a fundo nos já baixos níveis de investimento existentes, para além da privatização de empresas de sectores estratégicos, condicionando ainda mais o investimento em infraestruturas. E, na atual fase, a mesma submissão do Governo minoritário do PS às imposições do Euro e da União Europeia que são assumidas por PSD e CDS, não permite que o País descole dessa realidade. O aumento do investimento público, deveria ser uma opção central para o desenvolvimento do País, em vez de estar dependente das décimas do défice das contas públicas como tem sucedido.

Portugal precisa não apenas de um investimento que reponha o desgaste e

degradação das infraestruturas existentes, mas também que alavanque a economia nacional, o emprego, os salários, a criação de riqueza para o País. Um investimento que responda às necessidades nacionais, em vez de estar submetido ao Euro e às imposições da UE. Um investimento apoiado em fortes empresas públicas, para além de estruturas da administração central em vez de estar atrelado aos interesses dos grupos económicos.

Coloca-se uma de duas opções para a próxima década: ou persistir no caminho que PS, PSD e CDS têm vindo a impor com os baixos níveis de investimento que se conhecem, ou uma política patriótica e de esquerda que aposte no desenvolvimento harmonioso do aparelho produtivo nacional e planifique o investimento nas infraestruturas de forma integrada.

II.

Limites e opções do PNI 2030

O chamado Plano Nacional de Investimentos até 2030 que foi apresentado, ainda que se concentre apenas nos investimentos (acima dos 75 milhões de euros) em transportes e mobilidade, energia, água e ambiente em Portugal continental, traduz uma ideia global dos investimentos de maior dimensão que o Governo projeta para a próxima década, onde fica claro o seguinte:

- Não há nenhuma avaliação crítica dos anteriores instrumentos de planeamento, programação e concretização de investimento público, com destaque para o PET, PETI 3+ e o Portugal 2020, onde figuravam aliás muitos dos investimentos que são agora novamente anunciados. O baixo nível de execução que marca este tipo de programas adensa a dúvida quanto à sua concretização futura e ao carácter propagandístico dos mesmos.
- O carácter insuficiente e limitado dos níveis globais de investimento público previstos para tão longo período - cerca de 21 mil milhões de euros – e que tem como consequência o adiamento de um elevado número de investimentos para lá de 2030.
- A marca da subordinação aos interesses dos grupos económicos, visível em várias dimensões, como na manutenção das chamadas Parcerias Público Privadas como base de vários investimentos previstos; nos investimentos nos aeroportos libertando o concessionário da ANA da construção de um novo aeroporto; na ausência de investimento em material circulante, preparando a infraestrutura ferroviária para a exploração futura por grupos económicos estrangeiros; na invocação da chamada descarbonização promovendo o transporte individual com motorização elétrica, em vez do transporte público coletivo; no volume extraordinário de investimento, mais de mil milhões, a alocar ao projeto da Brisa de construir canais de transporte público dedicado em autocarros nas autoestradas concessionadas das Áreas Metropolitanas.

- O adiamento de investimentos estratégicos para o País para lá de 2030. A parte mais significativa do PNI – 2030 centra-se nos transportes e mobilidade. Adiando opções fundamentais como: a construção do Novo Aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete; a Terceira Travessia sobre o Tejo (modo rodoferroviário) entre Chelas e Barreiro; o pleno aproveitamento da introdução da Alta Velocidade Ferroviária em Portugal nas ligações Lisboa-Madrid e Porto-Lisboa; a reposição de uma parte importante da rede ferroviária nacional que foi desativada; a duplicação total da linha do Norte/Ferrovias com uma linha dedicada ao serviço rápido de passageiros e outra ao transporte de mercadorias e suburbanos; a expansão da rede de Metro de Lisboa a Alcântara e a Loures (a aposta é linha circular); a ligação de Portalegre à rede de autoestradas; a intervenção ampla e coerente no conjunto de IP/Itinerários Principais e IC/Itinerários Complementares existentes ou a criar, melhorando as suas condições de segurança e o seu papel na coesão territorial.
- Ausência de referência às empresas públicas e ao seu papel determinante no planeamento, manutenção, funcionamento, investimento e exploração das infraestruturas de transportes e logística. Uma ausência que confirma uma política de Estado de desmantelamento e privatização de funções que são suas, com graves consequências para o País. No PNI 2030, assume-se que a gestão da rede de autoestradas, portos e aeroportos, bem como da rede elétrica, seja efetuada por via de concessões aos grupos económicos. No caso da ferrovia é particularmente evidente, apesar de tal não estar expresso, que o Governo conta que serão os grupos económicos a usufruir de muitos destes investimentos e não a CP, depois do investimento e do financiamento público criar as condições para uma exploração capitalista rentável. Esta desconexão entre investimento em infraestrutura e em material circulante traduz-se depois em dificuldades de planificação nacional do próprio investimento em material circulante, levando a soluções mais caras, porque assentes em séries mais curtas, e no desaproveitar de as potencialidades desse investimento poder alavancar a reconstrução, ainda que parcial, da capacidade nacional de construção ferroviária.
- O conjunto de investimentos anunciados para o sector da energia são essencialmente propagandísticos. No fundamental indiciam novas transferências de custos dos investimentos em redes de eletricidade e gás natural para os consumidores e exibem a expectativa do governo de que o capital privado (80% do investimento anunciado) continue a investir no sector incentivado por um negócio com vultuosas rendas e sem riscos. Pelo que se anuncia no PNI (e se pode comprovar no OE 2019) os necessários investimentos na eficiência energética continuarão adiados.
- Em relação à água e resíduos, os valores indicados no PNI2030 são claramente insuficientes para o horizonte temporal a que reportam, sendo as áreas da renovação e reabilitação de redes a par da intervenção a montante numa rede de infraestruturas hidráulicas e de ação sobre a qualidade das massas águas os aspetos principais a que importa dar atenção. Por outro lado, a disponibilização de fundos tem de deixar de servir como instrumento de pressão para

agregações e verticalizações que visam criar a base material para a sua privatização.

Não se recusa, nem se nega a importância de muitos dos investimentos constantes no PNI 2030. Muitos deles correspondem a velhas reivindicações das populações, das autarquias locais, do tecido produtivo nacional. Obras cuja concretização em muitos casos só pecará por ser tardia.

Mas um Plano Nacional de Investimentos, é muito mais do que uma lista de infraestruturas. É uma oportunidade para projetar o País que se quer ter na primeira metade do século XXI. É um momento para potenciar e alargar o potencial que este tipo de investimentos contém para o desenvolvimento do aparelho produtivo nacional, para libertar o País da dependência e subordinação aos interesses dos grupos monopolistas, para a alteração do paradigma prevalecente do transporte individual, para promover a coesão de todo o território nacional e inverter a tendência de concentração da população no litoral e áreas metropolitanas e de desertificação do interior, para responder a problemas de fundo que se arrastam e agravam há anos no plano ambiental, para assegurar a soberania energética que o País pode vir a alcançar, para densificar a capacidade de projeto, engenharia, investigação e construção necessária a um Portugal com futuro.

O PNI 2030 apresentado pelo Governo é por tudo isto uma oportunidade perdida que pode e deve ser corrigida a tempo.

III.

Um investimento em infraestruturas articulado com as grandes empresas públicas do sector e apostando no desenvolvimento do aparelho produtivo nacional

O investimento em infraestruturas que o País precisa requer uma rutura com as imposições da União Europeia e do Euro e os interesses do grande capital. Um investimento não só mais ambicioso no plano quantitativo do que o proposto no PNI 2030 como mais coerente com o conjunto de necessidades nacionais.

Investimento cuja concretização reclama uma maior mobilização de recursos do que aquela que está prevista e que é incompatível com a submissão à ditadura do défice enquanto fator de atraso e subdesenvolvimento do País.

Investimento que para ir mais longe, precisa que se resgatem Parcerias Público Privadas, recuperem concessões atribuídas a grupos económicos e o controlo público de empresas que são estratégicas como a ANA, aeroportos ou a Rede Elétrica Nacional – REN.

Investimento que olhe para as particularidades específicas das áreas metropolitanas do País – Lisboa e Porto – mas que assegure simultaneamente a dimensão nacional de um sistema/rede de transportes a que a política de direita

reduziu praticamente à rodovia.

Investimento que não pode ser apenas subordinado às necessidades de transporte de mercadorias importadas, mas que aponte uma profunda ligação ao aparelho produtivo nacional, às necessidades quer de autoabastecimento quer de diversificação da atividade económica no plano internacional, tirando partido da localização e condições excecionais que o País tem neste domínio.

Impõe-se um sistema de transportes, que responda de facto às necessidades das populações e da economia nacional, com uma sólida oferta de soluções, nos eixos estratégicos e demais vias, nas linhas, carreiras e horários, com preços socialmente adequados e níveis de conforto aceitáveis, desincentivadores da utilização do transporte individual, promotores de equilíbrios no ordenamento do território, facilitadores quer dos movimentos pendulares, quer dos utilizadores esporádicos, sejam eles nacionais ou estrangeiros, com elevado nível de interoperabilidade, respeitadora dos direitos dos trabalhadores e dos utentes.

A situação atual reclama um programa de emergência para investimento nos transportes públicos que o Governo tem adiado. Libertando as empresas públicas do profundo constrangimento financeiro em que se encontram, permitindo a contratação de centenas de trabalhadores que são necessários, repondo os serviços de manutenção que foram degradados ou mesmo extintos, bem como os stocks de peças, definindo com rigor um programa de alargamento da oferta, quer nas zonas abrangidas, quer na frequência do transporte assegurado. Os avanços positivos que se vão verificar no presente ano, com a redução significativa do valor do passe intermodal, tornam ainda mais urgente o investimento na oferta às populações face ao esperado aumento da procura.

Mas é necessário lançar um ambicioso projeto de investimentos plurianual nas infraestruturas, que tenha como preocupação a promoção e articulação com o aparelho produtivo nacional e a criação de emprego, designadamente na aquisição e montagem de autocarros, material circulante e navios, e o alargamento das linhas de metropolitano, a renovação de estações, cais de embarque e gares, capazes de dar resposta às necessidades futuras.

As infraestruturas de transportes e logística têm de ser integradas numa visão de médio e longo prazo de desenvolvimento nacional, com a garantia da sua natureza e gestão públicas. É urgente o rearranque das obras das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias paralisadas e em processo de degradação; a beneficiação e renovação das estradas nacionais e municipais; a reabilitação e modernização de linhas de caminho-de-ferro da rede convencional, incentivos à construção de ramais de ligação de unidades industriais à rede ferroviária nacional e programas virados para os portos e a orla costeira.

São obras a projetar e calendarizar de acordo com as necessidades e possibilidades do País: o Novo Aeroporto de Lisboa na área do Campo de Tiro de Alcochete, a Terceira Travessia do Tejo, rodoferroviária, entre Chelas e Barreiro, o alargamento da Alta Velocidade Ferroviária à ligação a Madrid e o seu pleno aproveitamento na ligação Lisboa-Porto com a construção de uma nova Linha. É, entretanto, indispensável assumir a prioridade na manutenção e modernização da rede

ferroviária nacional, incluindo a reativação de linhas já encerradas (desde logo em via estreita), e uma aposta fundamental na renovação do material circulante ferroviário, que tem registado problemas muito sérios de operacionalidade.

Importa ainda concretizar, nas áreas metropolitanas, as opções de investimento e expansão da rede da Metro do Porto, aprovadas pela Assembleia da República por proposta do PCP, envolvendo a ligação a Matosinhos Sul pelo Campo Alegre, novas ligações a Gaia, a ligação a Gondomar e à Trofa. Promover uma política de investimento no Metropolitano de Lisboa, redefinindo as prioridades com a expansão da rede para a zona ocidental da cidade, desde logo com o alargamento da Linha Vermelha até Alcântara e a ligação a Loures. Prosseguir a expansão da rede de metropolitano de superfície/Metro Sul do Tejo no arco ribeirinho até ao Barreiro, lançando os estudos para o prolongamento do metro até à Moita e Alcochete e a ligação à Costa da Caparica;

A situação do país evidencia que, um sistema de transportes assente em empresas públicas, nas vertentes estratégicas, é a única forma de garantir a efetiva prioridade ao serviço público e o apoio à atividade produtiva. Ou seja: transportes coordenados e frequentes, de qualidade e a preços sociais (com justas e atempadas «indenizações compensatórias»); a segurança de tripulações, passageiros e cargas; a complementaridade entre modos; o respeito por imperativos energéticos e ambientais; a garantia do planeamento, construção, manutenção e exploração de infraestruturas de transportes e plataformas logísticas, de acordo com as necessidades do País.

Tal prioridade impõe a reversão de empresas privatizadas e a travagem e inversão dos processos de subconcessão e subcontratação, reunificando o que foi desmembrado. Nomeadamente: a CP unificada, modernizada e pública assegurando a exploração, as infraestruturas e o material circulante, e a ligação a todas as capitais de distrito; a TAP como empresa de bandeira e pública, o controlo do espaço aéreo pela NAV e a reversão da ANA para o sector público; a modernização das infraestruturas, equipamentos e exploração dos aeroportos e dos portos; a dinamização portuária; a recuperação da natureza pública da rede rodoviária, revertendo a fusão entre a EP/Estradas de Portugal e a REFER na Infraestruturas de Portugal (IP) e travar a sua privatização, a extinção das PPP e o desenvolvimento da rede viária regional.

As áreas das águas e dos resíduos têm também de ser tratadas como uma prioridade associando à dotação de verbas uma orientação que salvguarde a sua gestão pública, a garantia da acessibilidade económica dos utilizadores e da autonomia das autarquias locais. A nível dos resíduos além de se impor a reversão da privatização das empresas gestoras dos sistemas multimunicipais é necessário melhorar os sistemas de recolha, de tratamento e de reutilização o que implica mais ousadia na afetação de recursos.

A política para a energia exige a definição de um Plano Nacional Energético que reduza os consumos e o défice energético, com avanços na eficiência energética e uma revolução nos transportes, e o adequado aproveitamento dos recursos energéticos do país, nomeadamente os renováveis. O que impõe a recuperação pelo Estado do seu papel de autoridade e controlo público das principais empresas energéticas.

Assim, tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do artigo 156.º da Constituição da República 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 Partido Comunista Português, propõem que a Assembleia da República adote a seguinte Resolução:

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

1. A realização de um balanço rigoroso e detalhado dos investimentos projetados no PET, PETI 3+ e no Ferrovia 2020, com uma explicação fundamentada dos atrasos e das ilações a retirar.
2. A redefinição do PNI 2030, designadamente com: uma articulação com o aparelho produtivo nacional; do aumento da eficiência energética e proteção do meio ambiente; o resgate de concessões existentes e a recuperação do controlo público de empresas estratégicas; o alargamento da rede ferroviária nacional, bem como a concretização de um Plano Nacional para o Material Circulante nos termos aprovados pela Assembleia da República na Resolução n.º 235/2018; o alargamento da alta velocidade ferroviária à ligação a Madrid e o seu pleno aproveitamento na ligação Lisboa/Porto com a construção de uma nova linha; a construção de um Novo Aeroporto na zona do Campo de Tiro de Alcochete; a construção da Terceira Travessia sobre o Tejo entre Lisboa e o Barreiro; a ligação da rede de autoestradas a todas as capitais de distrito; a recuperação e modernização da rede de IC, IP, Estradas Nacionais e Municipais em todo o território nacional; do investimento em todos os portos nacionais incluindo na vertente ligada à pesca, a par os investimentos de maior impacto no estuário do Tejo e do Sado, em Sines, Leixões e Matosinhos; um ambicioso programa de melhoria da eficiência energética em edifícios públicos e das PME; um programa de intervenção em toda a orla costeira, nos leitos e foz dos mais importantes rios nacionais e internacionais;
3. A promoção de uma política que dê prioridade ao transporte coletivo e público, valorizando-o sobre o transporte individual e privado (ainda que em modo elétrico), através de incentivos adequados, da promoção da fiabilidade e segurança da operação, reforçando o carácter intermodal e a articulação metropolitana;
4. A aposta na prioridade do modo ferroviário, designadamente da modernização e eletrificação da ferrovia; o incentivo do transporte de mercadorias por ferrovia; o relançamento do transporte marítimo e fluvial de mercadorias e incremento do fluvial de passageiros; a reativação da marinha mercante;
5. A reconstrução de um forte sector público, universal e de qualidade, como condição para o desenvolvimento e a soberania do País, com a recuperação do controlo público do sector e respetivas infraestruturas, assegurando o seu papel estratégico no País – fiabilidade e segurança dos serviços, investigação e

desenvolvimento tecnológicos nas várias plataformas, coesão territorial, dinamização da atividade económica em particular nos sectores produtivos – e o conjunto de investimentos de carácter funcional e tecnológico necessários, associados a uma estratégia de desenvolvimento do País.

Assembleia da República, 31 de janeiro de 2019

Os Deputados,

BRUNO DIAS; DUARTE ALVES; JOÃO OLIVEIRA; ANTÓNIO FILIPE; PAULA SANTOS;
FRANCISCO LOPES; JERÓNIMO DE SOUSA; ANA MESQUITA; RITA RATO; JORGE
MACHADO; DIANA FERREIRA; ÂNGELA MOREIRA; CARLA CRUZ; JOÃO DIAS