

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 1047/XIII-2.<sup>a</sup>

Recomenda ao Governo que promova o investimento em infraestruturas ferroviárias e rodoviárias com vista a melhorar a mobilidade dos cidadãos, a coesão territorial, a competitividade das empresas e a sustentabilidade ambiental.

Exposição de motivos

Tendo presente a importância que Portugal tem dado nos últimos anos à descarbonização da economia (em linha com os compromissos consagrados no Acordo de Paris), à promoção da coesão territorial, à mobilidade de pessoas e mercadorias e à competitividade das empresas na modernização do país, o Grupo Parlamentar do CDS-PP entende que o setor dos transportes, nomeadamente as redes rodoviária e ferroviária, é decisivo na prossecução e concretização dos projetos que consubstanciem os 4 eixos enunciados.

Não obstante a presente iniciativa dedicar-se exclusivamente aos setores rodoviário e ferroviário, o CDS-PP continua a ter presentes as preocupações e desafios que se colocam aos setores portuário e aeroportuário, e sobre os quais já apresentou e continuará a apresentar um conjunto de iniciativas e diplomas que considera serem os mais adequados e necessários.

O CDS-PP contribuiu ativamente, quer no Governo quer na oposição, para a elaboração, discussão e aprovação dos documentos estratégicos fundamentais para a conceptualização de políticas públicas de governação, gestão e valorização do setor dos transportes, como o Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável, Estratégia de Fomento Industrial para o Crescimento e o Emprego 2014-2020, Compromisso para o Crescimento Verde, Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, Rede Transeuropeia de Transportes, Plano Estratégico Nacional para o Turismo, Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, Pacote Energia-Clima 2020.

Estes documentos foram amplamente discutidos na sociedade portuguesa, merecendo um amplo consenso, presente inclusivamente nos que tiveram votação no plano parlamentar.

Assim sendo, o CDS considera imprescindível cumprir o que foi definido, muito especialmente as metas estabelecidas relativas aos investimentos nas redes rodoviária e ferroviária.

Estes investimentos são fundamentais para garantir a coesão nacional, o desenvolvimento do país e a melhoria da qualidade de vida das populações, especialmente no que toca à mobilidade.

De particular relevância são as questões da mobilidade nas áreas metropolitanas. A mobilidade urbana não se resume à função de transporte de pessoas, consubstancia um fator determinante na qualidade de vida dos cidadãos e na saúde das cidades, representando, de resto, cerca de 1/3 do consumo energético urbano e das consequentes emissões de CO<sub>2</sub>. Concomitantemente, o planeamento dos transportes deve ser desenvolvido tendo em vista o trinómio “mobilidade-energia-ambiente”.

Quanto à perspectiva intermunicipal para o setor dos transportes, é patente a insuficiente cobertura da rede de infraestruturas de mobilidade em algumas regiões do país (especialmente nas zonas de baixa densidade populacional), tal como foi diagnosticado no PETI - Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas. No que respeita em específico à ferrovia, a rede nacional regista um nível preocupante de obsolescência técnica, designadamente quanto aos sistemas de comando e controlo da circulação, sendo também de assinalar a ausência de eletrificação numa parte significativa da rede e a falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas e polos industriais.

É por isso mesmo fundamental que algumas ligações ferroviárias sejam asseguradas de forma convicta pelo país, na medida em que contribuem para o desenvolvimento sustentado da nossa economia que, com melhoras acessibilidades, aumenta a competitividade dos produtos que são dirigidos para a exportação. Desse ponto de vista e regressando até ao documento que deu origem ao PETI 3+, Investimentos de Elevado Valor Acrescentado, é necessário que se concretize, tal como estava anteriormente programado, o troço ferroviário entre Sines e Badajoz e o eixo ferroviário que liga o Porto de Aveiro a Salamanca. É fundamental para melhorar a competitividade das empresas e para dar dimensão aos portos ali existentes. O desenvolvimento do eixo Aveiro-Salamanca é de tal forma imprescindível que, com a inclusão de Viseu e Guarda no trajeto, contribui de forma indiscutível para o desenvolvimento de toda uma região de densidade populacional baixa. Para esta região é fundamental o estímulo financeiro dos agentes governamentais por forma a inverter uma tendência que acabará por “matar” o interior: sem empregos torna-se incapaz de manter as pessoas a habitar nas suas terras.

Sem descurar as carências e inadequações de algumas infra-estruturas no

desenvolvimento do interior do país, não podemos também ignorar a inadequação da oferta de transporte coletivo à procura (atual e potencial) nas áreas metropolitanas.

Desde logo, começando pela área metropolitana do Porto, e considerando as suas particularidades, bem como o trinómio a que anteriormente nos referimos, continuam a ser necessárias intervenções ao nível do desenvolvimento da rede de metro por forma a conseguir dar contiguidade a todo um território disperso, mas ao mesmo tempo unido na área metropolitana. Significa isto que só estaremos a criar uma mobilidade para o futuro com a extensão da linha do metro até Vila D'Este (Gaia), uma ligação do centro de Gondomar ao Estádio do Dragão, passando por Valbom, mas servindo também os bairros do Lagarteiro e do Cerco, no Porto, e não esquecendo a extensão do Metro até ao Muro (Trofa). Mas ainda assim, e para que cada vez mais se conduzam os investimentos no sentido da rentabilidade, toda esta intervenção só fará sentido se existir uma rede ferroviária que promova a intermodalidade e a rapidez numa área metropolitana que vai até Arouca e Vale de Cambra, servindo cerca de 1,7 milhões de habitantes.

---

4

Tendo em consideração esta realidade, não podemos esquecer a Linha do Vouga e a sua necessária reabilitação. Esta será uma aposta ganha, na medida em que garantirá o percurso de Oliveira de Azeméis ao centro do Porto de forma rápida e eficaz retirando-se tráfego das estradas que elevam os custos ambientais e que conduzem a tempos de espera inapropriados para uma área metropolitana voltada para a competitividade das empresas e para o desenvolvimento económico do país.

No caso específico da área metropolitana de Lisboa, só na capital vivem cerca de 550 mil pessoas e existe um parque automóvel de 160 mil veículos, o que resulta numa taxa de motorização aceitável. No entanto, de acordo com dados da Câmara Municipal de Lisboa (CML), o automóvel lidera destacadamente a opção de transporte dos

Lisboetas (cerca de metade da população utiliza este modo rodoviário), o que contribuiu para que Lisboa se tenha tornado na cidade mais congestionada da Península Ibérica (Índice de Tráfego Global Anual da TomTom). Os Lisboetas perdem, em média, 40 minutos por dia no trânsito (o que representa 36% de tempo superior ao apropriado). Apesar das inúmeras declarações de intenção de sucessivos executivos camarários, o transporte rodoviário individual (especificamente o automóvel) tem vindo a ganhar quota de utilização ao transporte coletivo. O automóvel privado é especialmente dominante durante as horas de vazio (reduzida procura), enquanto o autocarro e o metro apresentam uma taxa de utilização estável (20%) durante o dia, com a exceção do período em que não oferecem serviços (durante a madrugada) e que, com efeito, são substituídos pelo táxi.

De acordo com dados da OCDE, o atual perfil de mobilidade em Lisboa gera um excessivo consumo de energia e de emissões de CO<sub>2</sub>, em parte devido à reduzida taxa de ocupação média (diária) do modo rodoviário: 1,2 passageiros por automóvel e 16,2% de ocupação para o autocarro. Ao mesmo tempo, gera-se um ciclo não virtuoso: o uso excessivo do automóvel conduz a uma utilização insuficiente do transporte coletivo, o que, por sua vez, redundará numa oferta com baixa frequência e tempos de viagem longos.

A utilização massiva do automóvel é ainda mais pungente quando se analisa o fluxo diário bidirecional de veículos (para dentro e fora de Lisboa). Considerando as principais vias de comunicação rodoviária na área metropolitana de Lisboa (incluindo as duas pontes sobre o rio Tejo), a cidade em 2015 observava um fluxo diário superior a 711 mil veículos.

Prova de que há uma utilização contínua e crescente do automóvel é o que se passou com a Linha de Cascais que perdeu nos últimos 20 anos mais de 20 milhões de

passageiros/ano, enquanto o número de veículos que circula na A5 cresceu quase proporcionalmente. A somar a estes dados temos as queixas crescentes dos utilizadores desta ferrovia que é a única da nossa rede ferroviária a funcionar com uma tensão diferente. Como é sabido, o adiamento sucessivo, por parte do Governo atual, em investir e renovar a linha ferroviária entre Cascais e Lisboa, contrariamente aos compromissos assumidos e consagrados no PETI 3+, constitui não só um risco grave, do ponto de vista da segurança do mais de 20 milhões de passageiros, tendo em conta a descontinuação e caducidade do material circulante, como representa um entrave à mobilidade em três dos maiores Concelhos do país – Lisboa, Oeiras e Cascais.

Note-se que a opção dos cidadãos pelo automóvel não revela necessariamente insensibilidade ambiental. Hoje ainda há milhares de Lisboetas que não têm a possibilidade de se deslocar para o trabalho através de um sistema intermodal de transportes coletivos, de forma rápida e confortável.

---

6

Acresce que os atuais sistemas de bilhética e de informação ao público nos transportes na cidade de Lisboa não contribuem para a sua utilização, desmobilizando e confundindo os seus utilizadores, nomeadamente os esporádicos, que em Lisboa são potencialmente cada vez mais relevantes. O Centro de Controlo Operacional da Carris está obsoleto e a informação em tempo real sofreu uma elevada degradação de qualidade e fiabilidade.

Também no que diz respeito a Coimbra e às suas necessidades de mobilidade se torna importante fazer justiça. Esta é uma área diferente das anteriores e considerando os planos anunciados pelo Governo para o combate às assimetrias regionais, custa a crer que foi também um Governo do Partido Socialista que promoveu o caos nas ligações de Coimbra a Miranda do Corvo e à Lousã.

O Sistema de Mobilidade do Mondego surgiu com o objetivo de retomar uma ligação interrompida há muitos anos, entre Coimbra B e Serpins, através de um modo de transporte - o "tram-train" -, de características compatíveis com a circulação em meio urbano e suburbano. Desde o início de 2010 que estavam em curso duas empreitadas entre Serpins (Lousã) e Alto de São João (Coimbra), no âmbito do Sistema de Mobilidade do Mondego. Do ponto de vista do investimento, é por todos aceite que os sistemas ferroviários ligeiros são hoje amplamente reconhecidos como soluções de transporte cómodas e seguras para os utentes e que contribuem para a melhoria da qualidade do ambiente urbano e para o aumento da eficiência energética do sistema de transportes.

Noutra região, o Plano de Investimentos Ferrovia 2020 prevê um investimento de 106,8 M€ em obras de modernização na Linha do Oeste, segundo o que está especificado no documento disponibilizado online pelo Governo, incluindo a eletrificação e intervenção nos sistemas de sinalização e telecomunicações e a criação de desvios ativos e de pontos de cruzamento para comboios de 750 m. Destes 106,8 M€, 74,1 M€ correspondem à comparticipação candidatada ao Portugal 2020.

O concurso público estava previsto ser lançado até janeiro de 2017, contudo, já em maio, a Assembleia da Comunidade Intermunicipal do Oeste teve de debruçar-se sobre a questão, tendo aprovado por unanimidade uma moção a pedir ao Governo, CP e Infraestruturas de Portugal a renovação urgente da Linha do Oeste.

A moção foi amplamente divulgada na comunicação social local e nacional, mencionando-se no documento que "o investimento é urgente face não só ao atraso na concretização do projeto de eletrificação e automação da linha entre Meleças e Caldas da Rainha, previsto no Plano de Investimentos para a Ferrovia 2020, como também à insuficiência do investimento, deixando de fora o troço a montante e

prejudicando o processo de modernização e requalificação de toda a linha”.

As populações continuam assim a assistir a frequentes supressões, que por vezes dão origem à substituição do comboio por autocarros, e à falta de informação aos passageiros sobre os horários dos comboios. Esta situação tem vindo a agravar-se já que este ano foram deslocizadas para a Linha do Douro as composições '592', que serviam os comboios inter-regionais entre Caldas da Rainha e Coimbra.

A Linha do Douro é, aliás, representativa não só da degradação a que chegaram os transportes em algumas terras do interior mais profundo, mas também da incapacidade de adaptação a um turismo que cresce, mas que não consegue ser encaminhado para lugares nos quais contribuiria para a inversão da tendência demográfica a que temos assistido no interior profundo. A Linha do Douro tem mais de 130 anos e é um marco para o território que, com a geografia difícil que o caracteriza, permite a mobilidade de muitos cidadãos.

---

8

No plano dos investimentos rodoviários, é necessário garantir que a ligação rodoviária entre Coimbra e Viseu é conseguida. A chamada “Via dos Duques” é fundamental para que haja interligação entre uma série de regiões do interior que a passo vão desenvolvendo parques industriais que, sem ligações viárias, ficam obsoletos contribuindo para uma desertificação de pessoas mas também de recursos financeiros. Uma estratégia de mobilidade para o país tem que consagrar os lugares onde há uma estagnação do desenvolvimento em virtude da falta de acessibilidades.

Referir vias que podem contribuir para o desenvolvimento económico e social com forte impacto, é por vezes referir pequenas intervenções como o IC 35 entre Penafiel e Entre-os-Rios: via que se estende ao longo de apenas 14 quilómetros, mas que



beneficiaria as populações de Penafiel, Marco de Canavezes, Castelo de Paiva e Cinfães.

Também no distrito de Setúbal, é inadiável a reparação do troço do IC-1, que liga Alcácer do Sal a Grândola, cujo estado de degradação continua a provocar constrangimentos graves ao tráfego rodoviário e à mobilidade das pessoas, colocando em causa a segurança e qualidade de vida dos próprios automobilistas. Nesse sentido, o CDS-PP tomou boa nota do compromisso assumido pelo Governo em solucionar este problema, o que até ao momento não se verificou, e, no nosso entender, é absolutamente urgente. Para além disso, o desenvolvimento económico da região tem muito a ganhar com o movimento rodoviário nessa estrada, não só porque o IC-1 faz a ligação do centro do país ao Porto de Sines, cujo desempenho tem beneficiado e consolidado a posição de Portugal no comércio internacional e na interação com novos mercados, mas também porque o IC-1 representa um eixo indispensável no acesso ao litoral alentejano como destino turístico.

9

---

Pelo exposto, e atendendo aos instrumentos de políticas públicas em vigor supramencionados e ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados apresentam o presente Projeto de Resolução que recomenda ao Governo que:

- A. Seja desenvolvida a rede do Metro do Porto e reforçada a frota de material circulante, de forma a garantir uma ligação a Vila D'Este (Gaia), uma ligação do centro de Gondomar ao Estádio do Dragão, passando por Valbom mas servindo também os bairros do Lagarteiro e do Cerco, no Porto, e não esquecendo a extensão do Metro até ao Muro (Trofa).
  
- B. Sejam concretizados os investimentos apresentados no "Plano de

investimentos em infraestruturas - Ferrovia 2020”, dando especial urgência à modernização e eletrificação da Linha do Oeste (tendo em vista o exposto pelo CDS no Projeto de Resolução N.º 878/XIII-2.ª). Ademais, o CDS recomenda a requalificação e modernização da Linha do Vouga, ligando-a à Linha do Norte (em Espinho), incluindo-a no Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020, atendendo aos motivos expostos no Projeto de Resolução n.º 626/XIII/2.ª apresentado pelo CDS.

- C. Seja concretizado o plano de expansão do Metro de Lisboa até zonas sem alternativas eficientes de transporte coletivo e com elevado fluxo diário de automóveis. Em termos de prioridades de ação, propomos iniciar a expansão para a zona ocidental até Algés, zona limítrofe do concelho de Oeiras com Lisboa, escoando os passageiros (atuais utilizadores da A5 e EN6) para o centro da cidade através da expansão da linha vermelha. Este circuito, entre Algés e S. Sebastião, incluirá a construção das estações de Campolide (tornando-a num hub intermodal, ligando o metro ao eixo ferroviário Norte/Sul), Amoreiras, Campo de Ourique, Alcântara-Terra, Santo Amaro, Ajuda e Belém. No que diz respeito ao fluxo de automóveis com origem no IC19 e IC16, deverá ser empreendida a expansão da linha verde, para ligar a estação de Telheiras à estação da Pontinha (incluindo as estações de Fernando Namora, Senhora da Luz e Padre Cruz), e a derivação da linha azul até à estação de Benfica (passando pela estação do Uruguai). Por outro lado, deve ser realizado o fecho do circuito Ocidente-Oriente, através do desenvolvimento da linha vermelha, de forma a interligar a estação do Aeroporto à estação do Campo Grande. Nestes pontos de elevado fluxo de entrada de automóveis em Lisboa (Benfica, Algés/Belém e Oriente/Moscavide), deverão ser desenvolvidos parques de estacionamento com capacidade suficiente para promover o serviço “park & ride” (estacionamento e transporte coletivo). Desta forma prevê-se uma

redução considerável do congestionamento na 2ª circular e nas vias principais da cidade, associada a uma oferta mais ampla e intermodal dos transportes coletivos.

- D. Seja encontrada uma solução para a Linha de Cascais, em diálogo com os municípios servidos, através de fontes de investimento nacionais e internacionais, nomeadamente através do recurso a fundos comunitários. Esta continua a ser uma das mais importantes interligações da área metropolitana de Lisboa, que tem perdido um número muito significativo de passageiros, ano após ano, com a utilização em alternativa do transporte individual. Para além do investimento na reformulação da linha de Cascais, para que sejam ultrapassados os atuais constrangimentos associados sobretudo ao facto de esta ser uma linha isolada do ponto de vista da tecnologia usada, é necessário investimento em material circulante e nas estações. Em todo o caso, é de articular esta intervenção em conjunto com a expansão do metro até Algés.
- E. Seja concretizado o projeto do Metro do Mondego, através da solução tecnológica que ofereça a melhor relação benefício-custo.
- F. Seja concretizado de forma célere o corredor ferroviário internacional sul que visa assegurar a ligação ferroviária entre o sul de Portugal e a Europa, viabilizando a existência de um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, permitindo a articulação entre os Portos do Sul e a fronteira do Caia.
- G. Seja desenvolvida a ferrovia no eixo que liga Aveiro a Salamanca, não esquecendo a necessária valorização das cidades de Viseu e Guarda com importantes polos industriais que podem beneficiar desta ligação, tendo em consideração que ao longo das últimas décadas, nas várias infraestruturas de transporte, se verificam ainda alguns constrangimentos, sobretudo ao nível da

capacidade de transporte de mercadorias e existindo ainda lacunas na integração numa plataforma logística de dimensão internacional, tanto ao nível terrestre como marítimo, que permita às empresas portuguesas ter acesso aos mercados internacionais sem desvantagens.

- H. Seja realizada uma análise aprofundada, tendo até em consideração o que se passou na mais recente cimeira entre os Parlamentos de Portugal e Espanha, sobre o futuro da Linha do Douro, que teve em tempos uma importância
- I. acrescida no desenvolvimento económico e social de toda a região ribeirinha do Douro, mas que ao longo dos últimos anos tem vindo a perder importância.
- J. Seja iniciada a ligação rodoviária entre Viseu e Coimbra (a chamada “Via dos Duques”), bem como a construção do IC26, infraestruturas fundamentais para o desenvolvimento industrial do interior do país.
- K. Prossiga e reforce a requalificação do IC-1, garantindo a restituição das condições de segurança na circulação rodoviária.
- L. Garanta a intervenção programada no PETI3+ para o IC35, promovendo assim melhores condições de mobilidade para as populações dos concelhos de Penafiel, Marco de Canavezes, Castelo de Paiva e Cinfães.
- M. Sejam desenvolvidos desde já os esforços ao mais alto nível, junto das instituições europeias, no sentido de planear e maximizar o financiamento dos projetos recomendados neste Projeto de Resolução, seja através dos mecanismos já existentes (como o programa Connecting Europe Facility (CEF) quer na componente geral (30 a 50% de participação) quer na componente coesão (85% de participação), o programa Portugal 2020 (85% de participação) ou o Plano Juncker) seja daqueles a criar no âmbito próximo

quadro de apoio, tendo em conta a sua adequação à agenda da Comissão Europeia para o Clima e Energia, para as Redes Transeuropeias e para as Smart Cities.

Palácio de S. Bento, 28 de agosto de 2017

Os Deputados,

Nuno Magalhães

Telmo Correia

Assunção Cristas

Helder Amaral

Cecília Meireles

João Rebelo

Teresa Caeiro

Isabel Galriça Neto

Vânia Dias da Silva

Patricia Fonseca

Pedro Mota Soares

Alvaro Castello-Branco

João Almeida

Ana Rita Bessa

Filipe Anacoreta Correia

Ilda Araújo Novo

António Carlos Monteiro

Filipe Lobo d'Ávila

