PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 7/XIII/1ª

RECOMENDA AO GOVERNO A ELABORAÇÃO DUM PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL

Portugal é hoje dos países da União Europeia com maior desequilíbrio no transporte, em termos de quotas de mercado, entre os modos rodoviário e ferroviário (passageiros e mercadorias), com todas as repercussões que esse perfil implica no acréscimo de emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE).

Chegou a hora de fazer uma escolha estratégica fundamental: apostar no transporte ferroviário como "o transporte mais amigo do planeta", o que significa decidir sobre uma proposta modernizadora e requalificadora da rede ferroviária que temos e que queremos ter no final do primeiro quartel do século XXI. Essa proposta consiste na aprovação de um Plano Ferroviário Nacional (PFN), assente num esforço alargado de investimentos públicos que, ao longo de uma década, promova a defesa do desenvolvimento económico e social dos territórios e assegure a requalificação e modernização da Rede Ferroviária Nacional (RFN).

Para além dos efeitos positivos que tal aposta deverá significar na redução do esforço financeiro do país no cumprimento das metas de emissões estabelecidas pela União Europeia, o Plano Ferroviário Nacional (PFN) para a próxima década, implicará uma clara prioridade do investimento público em matéria de transportes. Tal prioridade acabará por ter efeitos concretos na redução da dependência de produtos petrolíferos, ao mesmo tempo que promoverá o direito à mobilidade para todos e o reforço da coesão social e territorial.

A época de crise económica e financeira que o país atravessa, inscrita na grave crise económica global que se vive, impõe que se repense a estratégia à luz não apenas das condicionantes económicas e financeiras existentes, mas também da importante função de alavancagem que o investimento público de qualidade pode desempenhar na ajuda ao crescimento económico e ao emprego.

Uma boa rede de acessibilidades e transportes é condição para:

a) Promover um desenvolvimento económico e social menos assimétrico e mais equilibrado;

b) Garantir uma maior equidade social e territorial;

c) Desenvolver a melhoria global da produtividade social e da eficiência no uso e alocação dos recursos, através de uma redução geral dos tempos de percurso;

d) Defender a democratização no direito de acesso à mobilidade, pois, em regra, este tipo de transporte deve ser barato e acessível.

Deste modo, o grande objetivo para uma rede ferroviária nacional requalificada e revalorizada (2017-2026) é tornar o modo ferroviário uma efetiva alternativa de mobilidade sustentável ao transporte rodoviário, para pessoas e mercadorias.

Nesses termos, todas as capitais de distrito deverão estar ligadas por via ferroviária, bem como por serviços ferroviários adequados à procura de deslocações intra e inter-regionais, em passageiros ou mercadorias.

À semelhança do que sucedeu aquando da definição do Plano Rodoviário Nacional (DL nº 380/85 de 26 de setembro), a rede fundamental deve assegurar "a ligação entre os principais centros urbanos com influência supra-distrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras" e a rede complementar "a ligação entre a rede fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia", impõe-se agora, no âmbito do futuro PFN, que cada capital de distrito venha a dispor, pelo menos, de uma ligação ferroviária. Para isso, é necessário que o transporte ferroviário melhore a sua cobertura territorial, no litoral e no interior do país, em ordem à satisfação das necessidades existentes.

Nessa perspetiva, importa promover a integração funcional das redes e dos serviços (frequências, horários, velocidades, etc.), ao nível da intermodalidade, tanto em passageiros, como em mercadorias. Isso requer que as ligações ferroviárias para passageiros entre as capitais de distrito respeitem padrões de qualidade mínimos, garantindo-se a redução generalizada dos tempos de percurso e uma melhor promoção dos territórios, numa interação positiva com o desenvolvimento turístico e com a coesão social e territorial.

Essa melhoria nos padrões de serviço deve ser conseguida através duma clara hierarquização funcional da rede, definindo-se diferentes níveis de serviço ajustados ao papel que as diferentes linhas representam no conjunto da rede ferroviária e em articulação com os territórios que servem. Para a definição desses níveis de serviço concorrem aspetos estruturais básicos que devem existir na RFN, tais como a eletrificação da rede que serve as capitais de distrito, a introdução de modernos sistemas de sinalização e controlo de tráfego e, pelo menos nos corredores de maior procura, aa construção de linhas de via dupla.

Para o funcionamento integrado do sistema ferroviário será igualmente indispensável a interoperabilidade entre as redes ferroviárias existentes ou a construir. Como é conhecido, um dos grandes estrangulamentos do sistema diz respeito à diferença de bitolas entre a rede ferroviária convencional (bitola ibéria: 1.667 mm) e as ligações ferroviárias internacionais (bitola UIC (1.465 mm). Em todos os casos, essas decisões deverão ser fundadas no devido confronto dos custos/benefícios das diferentes soluções.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo o lançamento do processo de elaboração e aprovação de um Plano Ferroviário Nacional durante o ano de 2016, tendo em consideração sete orientações prioritárias:

- Ligação a todas as capitais de distrito do território continental;

- Requalificação e reabilitação da rede ferroviária convencional;

- Promoção da intermodalidade entre os vários sistemas de transportes através da ligação aos principais portos, aeroportos e fronteiras terrestres;

- Interoperabilidade entre as redes ferroviárias, nomeadamente articulação de linhas de bitola ibérica e UIC;

- Desenvolvimento de sistemas ferroviários ligeiros nas principais áreas urbanas;

- Construção de novas ligações ferroviárias internacionais, em bitola UIC, para o transporte misto de passageiros e mercadorias;

- Desenvolvimento das componentes de manutenção e construção de veículos de transporte ferroviário, com base no reforço das competências e do know-how específico existente na EMEF empresa pública.

Assembleia da República, 13 de novembro de 2015,

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,