



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 1061/XIII/3.^a

Pelo investimento e modernização das redes de transportes e infraestruturas

Para o PCP, o sistema de transportes, as infraestruturas em que se baseia e as empresas que nele operam, devem responder 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 política de direita, a submissão ao Euro e às imposições da União Europeia, as opções que prevaleceram ao longo dos anos de favorecimento dos interesses dos grupos monopolistas, a ação destruidora do último Governo PSD/CDS e a concretização do Pacto de Agressão das troikas, conduziu a uma situação insustentável para a maioria das empresas públicas de transportes, a atrasos e quebras significativas no investimento público e a um grave retrocesso no direito à mobilidade do povo português.

Cortes nos orçamentos das empresas, agravamento da exploração dos trabalhadores e redução de quadros operacionais, desinvestimento em frotas e equipamentos, abandono dos serviços de manutenção, privatizações e concessão de serviços a grupos económicos, encerramento de linhas e carreiras, aumento dos preços e tarifas, contribuíram para uma realidade em que os problemas da mobilidade são dos mais sentidos por parte das populações. Entretanto, os custos para o Estado com PPP passaram de 1055,8 milhões para 1241,3 milhões de Euros, sendo que estas apenas representam 10% da extensão da rodovia nacional.

A política de severas restrições orçamentais associada ao favorecimento dos interesses dos grandes grupos económicos, impôs uma realidade de enorme fragilidade das empresas e serviços públicos que só pode responsabilizar os partidos – PSD, PS e CDS – que ao longo dos anos foram aceitando como válida a doutrina neoliberal, as imposições da União Europeia, as privatizações, a redução do número de trabalhadores, a desertificação do território, o abandono da produção nacional.

Por outro lado, com a fusão da REFER com a Estradas de Portugal, verificou-se um dos mais inexplicáveis processos que o Governo PSD/CDS impôs no sector dos transportes. A vida confirmou que o modelo que a IP configura, afastou as empresas do sector público da realização da sua natureza operacional colocando-as como intermediárias entre o Estado e os grupos económicos. Esse modelo revelou-se desastroso, carregou as empresas com encargos financeiros e provocou a paralisia do investimento e a degradação das infraestruturas, demonstrando ser urgente e indispensável reverter esta fusão e reunificar o sector ferroviário.

A situação a que se chegou reclama um programa de emergência para investimento nos transportes públicos, garantindo as condições de funcionamento eficaz e um sistema de transportes públicos nacional, um passe social intermodal alargado e acessível nas áreas metropolitanas visando a progressiva substituição do transporte individual.

Um programa que requer uma urgente mobilização de recursos ainda este ano para a intervenção nas empresas públicas de transportes, libertando-as 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.

Um programa que assegure a redução dos custos para os utentes captando mais população para dentro do sistema e que pressupõe: uma revisão global dos tarifários visando o seu desagravamento; a reposição dos direitos retirados a estudantes (parcialmente repostos este ano), a crianças e menores de idade, à população idosa; o alargamento do passe intermodal a mais serviços e operadores.

Um programa que lance um ambicioso projeto de investimentos plurianual nas infraestruturas, incompatível com a manutenção ou renovação das chamadas parcerias público privadas, que tenha como preocupação a promoção e articulação com o aparelho produtivo nacional e a criação de emprego, bem como, a modernização, 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 e da incorporação de produção nacional na sua construção e manutenção.

A par da ruptura com o modelo das Parcerias Público-Privadas (PPP), 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: a introdução da Alta Velocidade Ferroviária em Portugal, privilegiando as ligações Lisboa/Caia (itinerário Lisboa-Madrid) e Lisboa/Porto, o Novo Aeroporto de Lisboa na área do Campo de Tiro de Alcochete, a Terceira Travessia do Tejo, rodoferroviária, entre Chelas e Barreiro. 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 em 19-07-2017 pela Assembleia da República por proposta do PCP: construção de uma estação na zona do Pólo 3 da Universidade do Porto, no Campo Alegre; concretização da expansão da rede até Matosinhos Sul, passando pelas freguesias de Lordelo do Ouro e Foz do Douro; nova ligação até às Devesas, em Vila Nova de Gaia. 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.

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 adote a seguinte Resolução:

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, resolve pronunciar-se pela defesa de uma política de investimento e de desenvolvimento do sector de transportes e logística e respetivas infraestruturas, de carácter estratégico e estruturante na economia, no ordenamento do território e desenvolvimento das regiões, com uso eficiente da energia, designadamente com as seguintes opções:

1. A adoção de um programa de emergência para investimento nos transportes públicos para o próximo ano;
2. A elaboração e desenvolvimento de um Plano Nacional de Transportes, integrando os modos terrestres, marítimos, fluviais e aéreos e as infraestruturas ferroviárias, rodoviárias, aeroportuárias, logísticas e portuárias;
3. A prioridade do transporte coletivo e público, valorizando-o sobre o transporte individual e privado, através de incentivos adequados, da promoção da fiabilidade e segurança da operação, reforçando o carácter intermodal e a articulação metropolitana;
4. A prioridade ao modo ferroviário e designadamente à 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, 18 de setembro de 2017

Os Deputados,

BRUNO DIAS; JOÃO OLIVEIRA; ANTÓNIO FILIPE; ANA MESQUITA; PAULA SANTOS; JORGE MACAHDO; CARLA CRUZ; DIANA FERREIRA; PAULO SÁ; JOÃO RAMOS; FRANCISCO LOPES