



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 1183/XIV/2.^a

Desenvolvimento do Aparelho Produtivo Nacional – Incorporação Nacional na produção de Material Circulante Ferroviário

Exposição de motivos

O desenvolvimento da economia nacional exige a superação dos seus défices estruturais. O reforço do Aparelho Produtivo Nacional e a substituição de importações por produção nacional são vertentes essenciais de uma política económica que sirva os interesses nacionais.

A produção de material circulante é uma das fileiras produtivas cuja reconstrução é possível, mas exige uma acertada articulação da política nacional. São três as vertentes essenciais para que esta fileira possa ser reconstruída em Portugal:

- Reunificar a capacidade de planificação e exploração integrada da rede ferroviária nacional, revertendo o caminho de pulverização do sector ferroviário desenvolvido pelos sucessivos governos nos últimos 30 anos a mando da União Europeia;
- Assumir uma verdadeira prioridade ao desenvolvimento da Ferrovia nacional, planificando e concretizando os investimentos necessários;
- Integrar a preocupação de reconstrução do Aparelho Produtivo Nacional na planificação e concretização dos investimentos públicos na ferrovia.

I - Reunificar a Ferrovia

O processo de liberalização conduzido a partir da União Europeia foi um dos grandes responsáveis pela regressão que o sector ferroviário Nacional sofreu nos últimos 30 anos. De pacote em pacote, impondo a liberalização, degradando a soberania nacional, promovendo a entrada das multinacionais, a União Europeia – e os que por cá lhe aplicam as diretivas - cumpriu o seu papel federalista.

Crescem as vozes contra as consequências desse processo, como o fez recentemente o Comité Económico e Social Europeu, que até sublinha que “os maiores e mais bem-

sucedidos países europeus na ferrovia optaram pela integração dos gestores de infraestrutura e operadores de serviços, para garantir melhor cooperação e flexibilidade nas operações”. E nesse aspeto importa sublinhar algo que o PCP sempre destacou, apesar de tantas vezes desmentido, e para o recordar trazemos aqui as palavras do deputado do PCP Lino de Carvalho, no plenário da Assembleia da República, a 4 de Abril de 1997: «No âmbito da Comunidade Europeia nada obriga a este desmembramento, ao contrário do que, por vezes, tem sido insinuado explicitamente, porque a diretiva da Comunidade neste aspeto o que escreve é que a separação orgânica da CP entre rede e serviços é facultativa. O que é obrigatória é a existência de uma separação contabilística dentro da empresa entre os vários serviços. Ora, isso pode ser feito, em nossa opinião, no quadro da modernização da CP e no quadro de uma política ferroviária que tenha em conta os interesses específicos de Portugal».

Recentemente, o próprio Presidente da CP veio reconhecer que o PCP tinha razão dizendo que «A separação da infraestrutura da operação foi um dos entraves ao desenvolvimento do caminho-de-ferro em Portugal». Mas os sucessivos Governos fizeram pior. Não contentes com a separação da infraestrutura da exploração, pegaram na Infraestrutura ferroviária e juntaram-na à infraestrutura rodoviária, um erro grosseiro que nenhum país do mundo cometeu. Um erro cometido pelo Governo PSD/CDS, é verdade, mas que os Governos PS se recusaram a reverter apesar das sucessivas propostas apresentadas para tal pelo PCP.

Se tudo funciona pior na ferrovia quando se separa a roda do carril, uma das componentes que desaparece de uma gestão integrada e planificada é a componente do desenvolvimento do Aparelho Produtivo Nacional.

Atualmente estão em curso ou anunciadas diversas obras de infraestrutura ferroviária que se se concluíssem nos prazos previstos não teriam comboios para nelas circular. É verdade que há uma prática destes prazos derraparem, mas quando numa das vertentes nem sequer está previsto o investimento o fracasso do conjunto está assegurado. É que a ferrovia implica uma profunda articulação entre linha, comboio e exploração, e o prazo dos investimentos aconselha uma cuidada planificação dos investimentos que devem caminhar a par na Infraestrutura e no Material Circulante, para servir os objetivos da Exploração.

O caminho liberalizante que pulverizou a ferrovia nacional para mais facilmente ser conquistada pelas multinacionais é o oposto deste caminho planificado assente no comando nacional, e explica parte do desastre dos últimos 25 anos.

A recente fusão da CP com a EMEF – defendida pelo PCP desde que a política de direita arrancou a EMEF à CP - já produziu importantes resultados que devem ser valorizados e servir de exemplo para novas e corajosas reversões. Foi a reversão desse afastamento que permitiu inverter o declínio da EMEF, colocar novos comboios a circular,

realizar um vasto programa de grandes reparações, etc.

Falta reunificar a infraestrutura e a exploração, revertendo a fusão da REFER com a EP, e integrando novamente a REFER e a CP. E falta reverter a separação das mercadorias e a privatização da CP Carga.

II - Prioridade à Ferrovia

Depois de 20 anos de brutal desinvestimento na ferrovia, o país está a assumir a necessidade de reconstruir, modernizar e alargar a oferta ferroviária. E até já se ouvem alguns governantes falar da necessidade de voltar a produzir comboios em Portugal. O que é importante, mas não significa mais que propaganda se atrás das palavras não vierem os atos consequentes.

É que mais grave que a não aquisição de material circulante é o facto de os anúncios de tais aquisições se sucederem, seguidos do respetivo cancelamento e substituição por novas promessas. Lembra-se a este propósito: o concurso cancelado em 1999 para material para Cascais; o concurso cancelado em 2001 de aquisição de Automotoras Diesel Ligeiras; o concurso cancelado em 2001 para remodelação de carruagens do Inter-regional; a remodelação cancelada de 25 automotoras Diesel UTD 600 entre 2000 e 2004; o concurso cancelado em 2009 para aquisição de unidades para o Metro do Mondego; o concurso cancelado em 2010 para aquisição Automotoras Regionais Diesel; o concurso cancelado em 2010 para aquisição de material circulante elétrico para o serviço suburbano onde se contemplava, também, Cascais.

Perante um tal desinvestimento público, só a extraordinária capacidade da manutenção ferroviária nacional foi capaz de ir mantendo operacional uma frota que em múltiplos casos já ultrapassou em 20/30 anos o período de vida expectável.

Mesmo este Governo, cujo primeiro-ministro leva seis anos no cargo, também ainda não concretizou qualquer aquisição de comboios, apesar de ser verdade que estão dois concursos a correr, um para comprar 14 Unidades Triplas para o Metro de Lisboa e outro para comprar 22 comboios para o Regional da CP.

No mesmo sentido têm progredido os investimentos na ferrovia. Depois do tristemente célebre PET do Governo PSD/CDS, que afirmava perentoriamente que o transporte ferroviário de passageiros não era uma prioridade, começámos em 2015 a assistir a uma importante reversão dessa visão, apesar do ritmo de execução dos diferentes projetos ser muito lento, entalados entre a vontade do governo de adiar investimentos para simular poupanças para o défice, e das dificuldades propositadamente criadas à contratação pública pelos autores das leis sobre a contratação pública (os mesmos que

depois se queixam dessas dificuldades e as usam para justificar atrasos e privatizações).

Por fim, num momento em que a descarbonização e as alterações climáticas são erguidas em prioridade nacional para justificar o desvio de milhares de milhões de euros para as multinacionais, deveria ser incontornável que o desenvolvimento dos transportes públicos e do transporte ferroviário pesado é uma componente essencial de qualquer política que dê efetiva prioridade à melhoria do meio ambiente. Ora essa prioridade, para não se transformar em mais um pesadelo financeiro pela dependência externa absoluta, exige que o país aumente a sua capacidade produtiva de material circulante.

É nesse sentido que o PCP identifica claramente a necessidade de um conjunto de investimentos no material circulante ferroviário, que permitam:

1. substituir toda a atual frota quando atinja o seu limite operacional;
2. dar resposta ao necessário aumento da oferta e
3. dar resposta aos investimentos concretizados, em concretização, projetados e a projetar na infraestrutura.

Como se pode ver mais detalhadamente nos quadros seguintes e nos anexos, o país necessita de substituir praticamente toda a sua frota nos próximos 15 anos. Mesmo levando até ao fim os concursos que decorrem atualmente, para 22 Unidades para o Regional da CP e 14 Unidades para o Metro de Lisboa, não ficam satisfeitas sequer as necessidades de curto prazo, muito menos as necessidades a 15 anos.

Só para substituir a atual frota, nos próximos cinco a quinze anos, é necessário adquirir:

Material a substituir	A 5 anos	A 15 anos (total)
Unidades Triplas ou Quadruplas para os Urbanos	61	163
Unidades Duplas ou Triplas para o Regional	29	98
Locomotivas		51
Carruagens		45
Alfa		9
Metro Porto	72	102
Metro Lisboa		111

Sublinhe-se que estes números são no essencial para substituir a atual frota. Algumas das unidades podem ainda sofrer uma última grande reparação (atualmente não prevista), e assim estender a sua vida útil mais 10 anos, mas nem tal é já possível na maioria do material nem o país pode continuar a adiar problemas como se os estivesse a resolver. Depois há que planificar a resposta ao necessário aumento da oferta (recordemos os problemas com que o sistema estava antes da pandemia) e ao pleno aproveitamento dos investimentos na modernização da infraestrutura. Isso coloca ainda novas necessidades:

veja-se, mais uma vez, nos anexos e no quadro seguinte:

Necessidades acrescidas de material circulante	Próximos 15 anos
Unidades Triplas ou Quadruplas para os Urbanos	48
Unidades Duplas ou Triplas para o Regional	15
Locomotivas	10
Carruagens	50
Alfa	12
Internacional	4
Metro Porto	28
Metro Lisboa	18

Estamos, pois, perante um investimento significativo, de perto de 3,75 mil milhões de euros para os próximos 15 anos (cerca de 250 milhões de euros por ano, em média) que são fundamentais para reconstruir a oferta de transportes públicos pesados, com os impactos consequentes na mobilidade das populações e na descarbonização por efeito da substituição do transporte individual. Mas este volume de investimento público, se corretamente planificado pode igualmente permitir reconstruir a capacidade produtiva nacional de material circulante, o que implicaria que uma parte significativa desse investimento, em vez de se traduzir numa mera importação de material possa contribuir para a criação de riqueza em Portugal. Aliás, face ao extraordinário crescimento internacional do investimento na ferrovia, o país pode nem ter outra alternativa para garantir as suas necessidades do que aumentar a sua capacidade produtiva.

Já as fontes para este investimento público podem ser encontradas quer no Orçamento de Estado, quer nos vários programas da União Europeia de apoio ao combate às transformações climáticas, com uma taxa de utilidade para o país muito superior.

III – Assumir a prioridade de reconstruir o Aparelho Produtivo Nacional

Desde o encerramento da Sorefame em 2003 que Portugal está dependente da importação para satisfazer as necessidades de desenvolvimento da sua frota ferroviária. Não por acaso, desde esse processo, há já 20 anos, que Portugal não realiza qualquer aquisição de comboios ou metros, limitando-se a alugar algum material obsoleto a Espanha para atamancar alguns défices de material.

Para que essa produção volte a ser uma realidade, são necessárias as duas medidas anteriormente enunciadas – reunificar o comando do sector ferroviário nacional e assumir a ferrovia como uma prioridade estratégica - e a conjugação de um conjunto de fatores que permitam viabilizar essa produção. Os dois concursos públicos para aquisição de material

circulante que estão a decorrer não incorporam esse conjunto de fatores, não colocam como condição a incorporação nacional, nem estão dimensionados para facilitar essa incorporação. Mesmo que levados até ao fim, apenas resolverão alguns problemas de falta de material circulante, mas desaproveitam todas as potencialidades de dinamização do aparelho produtivo nacional.

São medidas a adotar para facilitar a incorporação nacional:

Planificar as necessidades a médio prazo, quer para a renovação da frota quer para o alargamento ou modernização da oferta

Só com uma cuidada planificação será possível reconstruir a capacidade de produção nacional de material circulante, nomeadamente por garantir um volume de trabalho mínimo constante que permita viabilizar os investimentos necessários. Essa planificação só pode ser feita a partir das próprias empresas.

Programar séries longas com entregas faseadas no tempo

O Metropolitano de Lisboa, que necessita de até 2031 substituir toda a sua atual frota, tem a correr um concurso para a aquisição de 7 comboios, ou seja, 14 unidades triplas! Mesmo que este concurso não acabe anulado como todos os anteriores, alguém acredita que o eventual vencedor, para construir sete comboios vai montar uma fábrica em Portugal? E quando essas unidades forem entregues, lançamos o concurso para as outras?

Sem falar das outras vantagens já identificadas de produzir séries longas e não várias séries curtas e diferentes: a redução do tempo para a fase de projeto e homologação; a redução do custo unitário da produção; a redução do custo da manutenção; a facilidade na gestão de stocks de material sobressalente.

O mesmo se passa com a CP, que lançou um concurso para apenas 22 comboios quando necessita de algumas centenas nos próximos 15 anos. Planificar a aquisição de séries longas de material com a entrega intercalada no tempo é assim um elemento central para tornar possível a incorporação nacional na produção de material circulante.

Condicionar a aquisição à incorporação nacional na produção

Por fim, reunidas as condições para o fazer, o Estado português deve condicionar a aquisição de material circulante à incorporação nacional. Como? Simplesmente colocando essa condição como obrigatória nos Cadernos de Encargos. Uma incorporação que deve acontecer preferencialmente através da única unidade industrial do país ainda capacitada para rapidamente dar resposta a esta produção: a antiga EMEF, as atuais oficinas da CP, que pode e deve apoiar-se num vasto conjunto de empresas portuguesas que podem contribuir para esta fileira produtiva.

No tecido industrial nacional existem várias empresas, desde fundições e metalomecânicas passando pelo sector elétrico e eletrónico bem como de informática e

programação, de equipamentos e design, que atualmente fornecem os grandes fabricantes de comboios e seus equipamentos. Temos essa capacidade reconhecida no sector, só faltou ao conhecimento dos sucessivos governos que negaram essa aposta ao país.

Da mesma forma, a incorporação tecnológica nacional pode ser potenciada, intensificando a cooperação entre a CP, as Universidades portuguesas e algumas empresas do sector.

Condicionar a aquisição à incorporação nacional na manutenção

Mais recentemente, e depois de o PCP o ter proposto durante anos, a oferta foi ligeiramente aumentada através da reparação de material circulante que estava imobilizado (e muitas vezes, a ser canibalizado para retirar peças). Cada comboio necessita de um plano diário de manutenção e reparação, de realizar regulares inspeções e reparações mais profundas, faz a cada 10 anos uma grande reparação que o habilita a continuar a circular, e depois de terminado o seu tempo de vida útil, pode sofrer uma nova grande reparação ou mesmo uma remotorização que o coloque a operar durante mais 10 ou 20 anos.

Tem sido prática das multinacionais tentarem condicionar a venda à entrega da manutenção e reparação, num contrato que lhe garante lucros por dezenas de anos e faz aumentar a dependência dos Estados face às mesmas. É fundamental que os concursos a realizar (ao contrário do que fez o atual governo no concurso dos 22 regionais) prevejam que a manutenção seja realizada em Portugal e pela CP. Não só porque implica uma maior incorporação produtiva nacional no processo, como aumenta a soberania nacional e permite habilitar a CP a continuar a valorizar o equipamento adquirido enquanto o considerar válido.

Propriedade do Material Circulante

Ainda todos nos lembramos do concurso em que o Estado adquiriu as UQE 3500, que acabaram com 18 delas ao serviço da Barraqueiro depois de um «concurso» ao qual a CP foi proibida de concorrer. É preciso garantir que futuras aquisições não venham a constituir antecâmaras da entrada dos grupos económicos privados para explorar o sector ferroviário. O material a adquirir deve ser adquirido pela CP, para colocar ao serviço do povo português através da CP.

Entretanto, há que rejeitar com toda a clareza a opção por mais modelos PPP, que aumentam a despesa pública, como o demonstram todas as PPP hoje existentes, onde o Estado para não contrair um dado empréstimo, ou não fazer diretamente um determinado investimento, contrai antes compromissos financeiros muito superiores e a juros insustentáveis. Nem tão pouco é solução continuar a apostar no aluguer de material circulante antigo ao estrangeiro, que hoje representa custos sem retorno de qualidade e fiabilidade de cerca de 8 milhões por ano.

Valorizar os Trabalhadores das Oficinas da CP

Durante duas décadas as oficinas da CP (antiga EMEF) foram sendo profundamente desvalorizadas, com os diferentes governos a recusarem a necessária entrada de trabalhadores, a imporem uma muito significativa desvalorização salarial e a apostarem na subcontratação e na precariedade. A idade média em algumas oficinas chegou a atingir os 59 anos em 2018. Depois da reversão da separação da EMEF, assistiu-se a uma alteração do caminho que estava a ser seguido, com a contratação de trabalhadores e o aumento do quadro operacional. Mas não só muitos serviços continuam a ser subcontratados (com o que isso implica de atraso na gestão dos processos e de aumento de custos, como por exemplo, com toda a pintura do material circulante), como há equipamentos e ferramentas desaproveitados por falta de operários, como ainda a empresa tem que se dimensionar para dar resposta durante muitos anos às necessidades da frota ferroviária nacional.

Isso implica, inevitavelmente, alargar os seus quadros de pessoal e valorizar o trabalho e as remunerações. É público que há quem ande - em nome da iniciativa privada - a reivindicar apoios públicos para em instalações públicas conseguir explorar técnicos ferroviários a ganhar 700 euros. Não é esse o futuro que o investimento público deve alavancar. A valorização das carreiras, a melhoria dos salários, a eliminação da precariedade e a contratação dos trabalhadores necessários para todas as categorias sem exceção da CP é que são um importante objetivo a alcançar. O desejável aumento da capacidade de fabrico requer ainda a reconstituição do corpo de saber técnico ferroviário imprescindível ao projeto e manutenção de material circulante, conhecimento que só se sedimenta com largos anos de experiência em empresas ferroviárias e não pode ser subcontratado a academias por mais valorosas que sejam.

Assim, tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do artigo 156º da Constituição da República e da alínea b) do número 1 do artigo 4º 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 166º da Constituição da República, resolve recomendar ao Governo que desenvolva as necessárias medidas no sentido de:

1. Considerar a reconstrução da capacidade nacional de produção de material circulante uma prioridade nacional face: à necessidade de avultados investimentos na renovação e modernização da frota nos próximos 15 anos; à necessidade de

substituir importações por produção nacional; à necessidade de criar em Portugal emprego qualificado e com direitos.

2. Concretizar a reunificação do sector ferroviário, conjugando a Gestão da Infraestrutura com a Exploração Ferroviária, numa única empresa pública e nacional.
3. Fixar um Plano Nacional para a Rede Ferroviária, projetando num horizonte de pelo menos 30 anos o investimento na rede ferroviária nacional, seja em novas linhas, seja na manutenção e melhoramento da rede atual.
4. Concretizar um Plano Nacional para o Material Circulante, que preveja as necessidades nacionais de material circulante para os próximos 15 e 30 anos, quer para substituição da atual frota quer para a sua necessária expansão face ao necessário aumento da oferta e aos desenvolvimentos da infraestrutura.
5. Planificar a aquisição do material necessário recorrendo a séries mais longas possíveis, com entregas intercaladas no tempo.
6. Assegurar que todos os concursos para aquisição de material ferroviário incluam a imposição da significativa incorporação nacional na sua produção, manutenção e reparação.
7. Desenvolver as seguintes medidas:
 - 7.1. Com a Metro do Porto desenvolver um plano para a aquisição, pela Metro do Porto, num único concurso, do material circulante que dê resposta à substituição progressiva da atual frota e ao alargamento da oferta em resultado da expansão da rede.
 - 7.2. Com a Metro de Lisboa desenvolver um plano para a aquisição, pelo Metro de Lisboa, do material circulante que dê resposta à substituição progressiva da atual frota e ao alargamento da oferta em resultado da expansão da rede.
 - 7.3. Com a CP desenvolver um plano para a aquisição, pela CP, do material circulante que dê resposta à substituição da atual frota e ao alargamento da oferta em resultado da expansão da rede, nomeadamente:
 - 7.3.1. Dar resposta às necessidades de material circulante para os serviços urbanos da CP, nomeadamente: substituição de todo o material da Linha de Cascais que ficará definitivamente obsoleto com a modernização da infraestrutura e a alteração da Linha; alargamento da oferta na Linha de Sintra, do Sado e da ponte 25 de Abril; criação de novos serviços urbanos a Leixões e à Linha do Oeste; alargamento significativo do serviço urbano entre Lisboa Oriente e Azambuja quando o tráfego de alta velocidade for desviado para a nova linha.
 - 7.3.2. Dar resposta às necessidades de material circulante para os serviços regionais da CP, nomeadamente: modernização e alargamento da

oferta com a eletrificação da Linha do Minho, do Algarve, do Oeste, do Douro e do Alentejo; reabertura do Ramal da Lousã, da ligação Covilhã – Guarda e do serviço regional na linha do Sul; modernização e alargamento da oferta no Norte, Beira Baixa, Tomar e Alfarelos.

- 7.3.3. Dar resposta às necessidades de material circulante para o serviço intercity da CP nomeadamente assumindo o objetivo de disponibilizar ligações rápidas, diretas e de capacidade flexível, com elevado conforto e serviços complementares como cafetaria ou transporte de bagagem volumosa e bicicletas para todas as vilas e cidades atravessadas pelo caminho de ferro, unindo entre si todas as capitais de distrito.
- 7.3.4. Dar resposta às necessidades de material circulante para o serviço Alfa da CP, nomeadamente: aumentando e modernizando a frota atualmente ao serviço com garantia de padrões elevados de conforto e velocidade.
- 7.3.5. Dar resposta às necessidades de material circulante para o serviço internacional da CP, nomeadamente prevendo: o restabelecimento de ligações a Madrid pelo Sul com a conclusão das obras Évora – Caia, reduzindo o tempo de percurso para um total de 4 horas, ponta a ponta e o restabelecimento das ligações a Hendaia via Vilar Formoso;

8. Planear o financiamento necessário a este objetivo nacional, cujo valor global pode ascender a 3,75 mil milhões de euros nos próximos 15 anos, recorrendo nomeadamente:
 - 8.1. Aos orçamentos do Estado e ao Plano de Recuperação e Resiliência;
 - 8.2. Aos Quadros Financeiros Plurianuais no âmbito da UE;
 - 8.3. A outras possibilidades de financiamento disponíveis nos mercados;
 - 8.4. Aos Orçamentos do Estado.

ANEXOS:

MAPA 1: Situação atual do Material Circulante de Passageiros na Ferrovia e Metropolitanos Lisboa e Porto

MAPA 2: Previsão de Material Circulante necessário para a modernização e alargamento da oferta

ANEXOS

MAPA 1 – Situação atual do Material Circulante de Passageiros na Ferrovia e Metropolitanos Lisboa e Porto

Série	Unidades	Vida Útil	Ampliação Vida Útil		Concurso Reposição	
			Tipo Intervenção	Até	Até	Unidades
Urbanos						
UQE 3250	31	2013	R (desde 2015)	2025/2030	2022/2027	163
UTE 3150						
UQE 2300	42	2022	R	2032	2029	
UQE 2400	14	2027	R	2037	2034	
UQE 3500	30	2029			2026	
UTE 2240	5	2033			2030	
UME 3400	34	2032			2029	
Regional						
UTE2240	50	2033			2030	98
UTD 592	20	Alugado a Espanha			atrasado	
Allan 350	2				atrasado	
UTD 450	19	2020	RM	2035	2032	
UDD 9630	7	2021			atrasado	
Longo Curso						
Carruagens						
Corail	57	2040			2037	102
Sorefame M	45	2034			2031	
Compradas	50	2030	R	2040		
Locomotivas						
E 5600	19	2023	RCE	2031	2028	51
D 1400	11		R	2031	2028	
E 2600	21		R	2031	2028	
Alfa Pendular	9	2029			2036	12
Internacional	4	Alugado a Espanha				4
Metropolitanos						
Metro Porto	72	2027			2024	102
	30	2030			2027	
Metro Lisboa	18	2030			2027	111
	13	2035			2032	

	18	2037		2034
	37	2039		2036

Legenda: (R) Grande Reparação, necessária a cada 10 anos de vida de um comboio e realizada também para estender a vida do comboio; (RM) – Remotorização, uma grande reparação que inclui a substituição do Motor e de todos os componentes eletrónicos; (RCE) – Uma grande reparação que inclui a substituição de todos os componentes eletrónicos.

MAPA 2 – Previsão de Material Circulante necessário para a modernização e alargamento da oferta

Linha	MC Atual	Nota	MC Necessário	
			UE	UD
Urbanos				
Linha Sintra	56 UQE	Aumento Oferta	66	
Linha da Azambuja	12 UQE	Aumento Oferta + Crescimento potenciado pelo desvio da alta velocidade para nova linha norte	18	
Linha do Sado	3 UTE	Aumento Oferta	5	
Linha de Cascais	31 (UTE/UQE)	Aumento Oferta	40	
Linha Torres Vedras		Eletrificação em 2023 e criação serviço urbano	5	
Ponte 25 Abril	18 UQE		24	
Porto	34 UME		40	
	2 UTE			
		Reabertura da Linha Leixões	3	
Regionais				
Linha Norte	55 UTE		55	
Linha Beira Baixa		Reativação Covilhã-Guarda		
Linha Tomar				
Alfarelos (Coimbra-Figueira da Foz)				
Linha Minho	24 UTD	Eletrificada	10	
Linha Oeste		Em eletrificação	7 (mais 5 no Serviço Urbano a Torres)	

			Vedras)	
Linha Douro		Eletrificar até à Régua e ao Pocinho	7	
Linha Alentejo	19 UDD	Eletrificar até Beja e até à Funcheira	7	
Linha Algarve		Eletrificação e Aumento de Oferta	16	
Linha do Leste	2 Allan		2	
Ramal Lousã		Reabertura	12	
Linha Vouga	7 UDD			7
Longo Curso				
Intercidades				
Carruagens	152	Incluindo material para os serviços Regional e Internacional	200	
Locomotivas	51		50	11
Alfa	9 Alfa		16	
Internacional		Repor Hendaia e Madrid alargado	6	
Metropolitano				
Porto	102		130	
Lisboa	111		130	

Assembleia da República, 06 de abril de 2021.

Os Deputados,

BRUNO DIAS; JOÃO OLIVEIRA; ANTÓNIO FILIPE; PAULA SANTOS; JERÓNIMO DE SOUSA;
ALMA RIVERA; DUARTE ALVES; JOÃO DIAS; DIANA FERREIRA; ANA MESQUITA