

REQUERIMENTO Número / (.ª)

PERGUNTA Número / (.ª)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto:

Destinatário:

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República

O jornal Público deu nota, na sua edição do passado dia 18 de novembro, que o programa de investimentos Ferrovia 2020, cujos projetos têm vindo a derrapar, desde a apresentação, em 2016, não será integralmente cumprido em 2023, prazo limite para a obtenção dos fundos comunitários a que se candidatou. Os atrasos registados ditam, assim, a exclusão de alguns projetos deste programa investimentos, nomeadamente a modernização das linhas de Cascais e do Douro para os quais será necessário procurar financiamento no Portugal 2030.

O programa de investimentos Ferrovia 2020 foi um suposto exercício de otimização do PETI 3+ levado a cabo pelo Governo do Partido Socialista e que se traduziu na acumulação de inúmeros atrasos na execução de vários projetos e obras ferroviárias, nomeadamente os dos troços Marco-Régua na linha do Douro, Torres Vedras-Caldas na linha do Oeste e o Tunes-Lagos na linha do Algarve. Um processo onde ficou sempre patente, desde a primeira hora, a má vontade e, até, um aparente boicote da atual administração das Infraestruturas de Portugal (IP) relativamente a alguns projetos e que culminou agora com a sua interrupção, ver congelamento. No âmbito do Ferrovia 2020, a eletrificação do troço Marco-Régua deveria estar concluída em dezembro de 2019. No entanto, os sucessivos erros e omissões na condução do processo por parte das Infraestruturas de Portugal, que por vezes mais pareciam deliberados, ditaram um atraso irrecuperável e a sua exclusão deste programa de investimentos. Em dezembro de 2021 ainda nem sequer foi lançado o concurso público, pelo que se torna impossível finalizá-la até ao final de 2023, data limite para a conclusão dos projetos abrangidos pelo Ferrovia 2020.

Entre os vários «casos» que mancham o histórico da IP neste processo, permitimo-nos recordar o imprudente pedido de dispensa de realização do Estudo de Impacte Ambiental apenas na fase de projeto de execução, o que, face à esperada e natural recusa por parte da entidade competente, a APA, atrasou a aprovação do projeto em mais de um ano. Por outro lado, a falta de qualidade do projeto técnico, motivo que esteve na base da rescisão de contrato da obra com o adjudicatário, conduziu a uma gestão perniciosa de acumulação atrasos, já que, só então foi revisto o projeto inicial e incluída a renovação da via, mesmo assim, sem quaisquer aumentos de velocidade, o que demonstra a total falta de interesse da IP na linha do Douro além Marco. A ausência de interesse, sempre justificada e escudada com a suposta falta de meios humanos e recursos, ficou evidenciada com a reiterada falta de vontade das Infraestruturas de Portugal em

acelerar a execução do projeto do troço Marco-Régua e assim recuperar o tempo perdido. Com os atrasos acumulados e a falta de vontade e de empenho na sua recuperação até 2030 por parte das Infraestruturas de Portugal, fica definitivamente comprometido a ambição do país em assegurar a modernização da Linha do Douro até Barca D'Alva, como ficou expresso no projeto de resolução recentemente aprovado, por unanimidade, na Assembleia da República. Acresce que informações não confirmadas dão conta de que, para além da exclusão do troço Marco-Régua do Ferrovias2020, as Infraestruturas de Portugal estarão a equacionar a possibilidade de transferir ações que estavam previstas no âmbito da manutenção para a futura empreitada de modernização do troço Régua-Pocinho, a qual não tem ainda qualquer projeto elaborado, cronograma definido ou financiamento garantido. Ora, a não concretização dos trabalhos previstos pela manutenção e com o risco de adiamento do troço Régua-Pocinho, a linha do Douro ficará num estado de degradação tal que a segurança das circulações, a fiabilidade do serviço e a sua sustentabilidade ficarão irremediavelmente em causa, colocando em risco a segurança de pessoas e bens, uma situação que não é nova para a atual gestão da IP, bastando para isso lembrar o fatídico acidente de Soure que poderia ter sido evitado se as recomendações oportunamente formuladas tivessem sido acolhidas e implementadas.

Face ao exposto, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, os deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata vêm endereçar as seguintes questões ao Senhor Ministro das Infraestruturas e da Habitação, através de V. Exa:

1. Está o Governo em condições de garantir o financiamento das obras de eletrificação do troço Marco-Régua da Linha do Douro no Portugal 2030? Se sim, qual será o valor do investimento previsto, o respetivo calendário de execução e qual o seu enquadramento nesse programa?
2. Qual é o valor estimado, o calendário de execução e a fonte de financiamento para as ações de manutenção da Linha do Douro previstas para os próximos 5 anos?
3. Confirma o Governo a informação de que as Infraestruturas de Portugal têm a intenção de transferir algumas dessas obras e ações para a futura empreitada de modernização do troço Régua-Pocinho? Se sim, quais são essas obras e ações?
4. Está o Governo em condições de garantir a segurança das circulações, a fiabilidade do serviço e a sua sustentabilidade na Linha do Douro?
5. Está o Governo em condições de assumir e confirmar a conclusão da eletrificação do troço Régua-Pocinho no âmbito do Portugal 2030?

Palácio de São Bento, 23 de novembro de 2021

Deputado(a)s

LUÍS LEITE RAMOS(PSD)

AFONSO OLIVEIRA(PSD)

ARTUR SOVERAL ANDRADE(PSD)

CLÁUDIA BENTO(PSD)

ISABEL LOPES(PSD)

ANTÓNIO LIMA COSTA(PSD)

CARLOS PEIXOTO(PSD)

Deputado(a)s

JORGE SALGUEIRO MENDES(PSD)

CARLOS SILVA(PSD)