



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**

**Projeto de Resolução n.º /XIII/3.ª**

**Por um Plano Nacional de Material Circulante Ferroviário**

O resultado da política de direita na ferrovia nacional está à vista na degradação hoje patente neste sector, consequência da subordinação aos ditames das grandes potências e das multinacionais europeias. A situação que se verifica é de pulverização do sector ferroviário nacional, numa crescente dependência das multinacionais, já consumada no transporte de mercadorias. Entretanto, assiste-se à tentativa e preparação da transferência dos terminais ferroviários de mercadorias e da exploração comercial do transporte de passageiros para o controlo dos grandes grupos económicos transnacionais (sendo que, na exploração, a DB alemã já detém 30% do que está concessionado: Fertagus, Metro do Porto e Metro Sul do Tejo).

Enquanto o sector ferroviário era retalhado para criar oportunidades de negócio, os investimentos foram sucessivamente adiados, o material circulante atingiu e ultrapassou largamente a sua vida útil, a infraestrutura degradou-se, com o correspondente aumento do risco para a segurança ferroviária. Por outro lado, os trabalhadores são cada vez menos e a sua média etária cada vez mais elevada. Perante este contexto, diminuiu também o número de passageiros transportados, sendo que a recuperação dos últimos anos não alcançou sequer o número de passageiros de 2010.

Enquanto o país, por opção de sucessivos governos, se demitia de planificar o desenvolvimento, ficava cada vez mais refém da planificação definida e imposta a um nível supranacional, nomeadamente pela União Europeia.

Ao longo dos anos foram sendo feitos os anúncios, ora de planos ferroviários, ora de aquisição de comboios, planos que acabariam por ser cancelados e sistematicamente substituídos por novos anúncios. 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 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 suburbano.

Entretanto, a Comissão de Trabalhadores da CP tornou pública a sua contribuição quanto ao que deverá ser o plano de investimentos no Material Circulante da CP, atendendo ao estado atual da frota e aos anúncios de aquisição de novas composições feitos pela administração da empresa. Ressalta da análise a necessidade imperiosa de retomar o investimento no material circulante, sem o que será impossível desenvolver o transporte ferroviário.

Na Audição que o Grupo Parlamentar do PCP realizou sobre o Sector Ferroviário, no passado dia 16 de fevereiro de 2018, foi possível ainda identificar as necessidades de material circulante de outras empresas do país, e que se sintetizam no quadro seguinte:

	Unidades ao Serviço	Perspetiva de Vida Útil	Lançamento do Concurso	Unidades a adquirir
<b>Urbanos de Lisboa</b>				
Linha Sintra, Azambuja, Alcântara	50	2022	2019	123
		2027	2024	
	10	2029	2026	
Linha Sado	3	2033	2030	
Linha de Cascais	31	2013	2010	
Linha Ponte 25 abril	18	2029	2026	
<b>Urbanos Porto</b>	34	2032	2029	40
	2	2033	2030	
<b>Regional</b>				
Rede eletrificada	55	2033	2030	57
Rede não eletrificada (Via Larga)	19	2020	2016	30
	2		2010	
	20	Material alugado a Espanha		
Rede não eletrificada (Via Estreita)	7	2021	2019	10
Ramal da Lousã	Hoje encerrado			6
<b>Longo Curso</b>				
Intercidades - Carruagens	57	2015	2012	102*
	45	2023	2020	
Intercidades - Locomotivas	19	2023	2020	24*
	3	2033	2030	
Alfa Pendular	10	2029	2026	12
<b>Internacional</b>	Material alugado a Espanha			
<b>Metro do Porto</b>	72	2027	2023	130
	30	2030	2027	
<b>Metro de Lisboa</b>	18	2030	2026	111
	38	2035	2031	
	18	2037	2033	
	37	2039	2035	
	Para a expansão da rede			

\* (ou automotoras, se se abandonar aqui a locomotiva mais carruagem)

Como este quadro resume das necessidades nacionais de material circulante indicia, o país está hoje colocado perante enormes atrasos acumulados. É urgente adquirir material para onde o atual já ultrapassou a sua vida útil – Linha de Cascais, Serviço Regional, Longo Curso – e começar a planear os processos cujas datas de fim de vida se aproximam rapidamente. Registe-se ainda que este levantamento não trata de abordar as necessidades que virão a ser criadas com a implementação de novas Linhas de Metro Ligeiro de Superfície.

Estas necessidades são objetivas, e não podem ser adiadas sob pena de se encerrarem transportes públicos fundamentais para o país e para as populações. Entretanto, há que rejeitar com toda a clareza a opção por mais modelos PPP, que levam a ainda mais despesa pública, como o demonstram todas as PPP hoje existentes, onde o Estado para não contrair um dado empréstimo, contraiu 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 representa custos sem retorno de qualidade e fiabilidade, além de, a continuar, representar mais de 200 milhões de euros nos próximos 20 anos. O envelhecimento do material circulante e a sua operação para além do limite razoável implica um crescente gasto na sua manutenção e reparação, estimando-se em mais de 40 milhões de euros o acréscimo de despesas pela idade da atual frota.

Os investimentos necessários devem é ser racionalizados, de forma a reduzir o seu volume, calendarizá-los, integrá-los num modelo de exploração e a garantir o máximo contributo para a economia nacional. Nesse aspeto importa garantir três questões:

- Que os concursos de aquisição de todo o material circulante tenham uma direção centralizada, que se imponha a máxima incorporação nacional na produção destes equipamentos, criando condições para que a EMEF possa aqui assumir um papel central e, ainda, alimentar outras unidades produtivas necessárias ao processo.
- Que a aquisição de material se faça de séries com o maior número possível de unidades, ainda que depois a sua entrega seja intercalada no tempo. Tal permitiria reduzir não só o custo e o tempo da fase de projeto e homologação, como ainda reduzir o custo de aquisição, manutenção e reparação, bem como simplificar a gestão de peças sobressalentes. O racional estender-se-ia ainda ao nível da qualificação de trabalhadores, quer os da operação, quer os da manutenção (por exemplo, não faz qualquer sentido adquirir uma série de 6 unidades para o longo curso, como anunciou a CP).
- Que o material a adquirir continue com o essencial da manutenção e reparação a ser realizado em Portugal e pela EMEF, recusando que as multinacionais «ofereçam» um ligeiro desconto no preço de compra para garantirem receitas futuras com a manutenção dos equipamentos.

No que respeita ao material circulante, o país precisa de enfrentar com coragem as necessidades que se colocam, montar um autêntico plano de fomento para a satisfação dessas necessidades, e aproveitar para no processo criar e modernizar capacidade produtiva, contribuindo para retirar Portugal da dependência e do subdesenvolvimento.

Neste plano importa ainda salvaguardar que os investimentos na Infraestrutura avancem sem tibiezas, quer na eletrificação de linhas, quer na correção de traçados, quer na sinalização de via, quer ainda nas condições de estações e apeadeiros, comprovando a necessidade de voltar a colocar todo o sector ferroviário sobre um comando único.

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 nº 5 do artigo 166º da Constituição da República, resolve recomendar ao Governo o desenvolvimento de um Plano Nacional de Material Circulante Ferroviário,

- a) a partir do levantamento das necessidades de material circulante para a ferrovia nacional, no horizonte dos próximos quinze anos;
- b) privilegiando a aquisição de material com a máxima uniformização possível e evitando a multiplicação de séries e equipamentos;
- c) promovendo no processo produtivo a máxima incorporação nacional;
- d) mantendo a manutenção e reparação desse material nas empresas públicas nacionais;
- e) envolvendo nesse processo as comissões de trabalhadores das empresas do sector;
- f) procedendo ao lançamento imediato dos concursos mais urgentes, e preparando a inscrição no próximo Orçamento do Estado da previsão plurianual de investimentos a realizar.

Assembleia da República, 23 de março de 2018

Os Deputados,

Bruno Dias António Filipe Jerónimo de Sousa João Oliveira Francisco Lopes  
Miguel Tiago Rita Rato Jorge Machado Diana Ferreira Paula Santos  
Paulo Sá Carla Cruz João Dias