

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 186/XVI/1.^a

Priorização da Ferrovia em Portugal

A aposta na ferrovia deve ser uma prioridade da política de mobilidade do país e da resposta à emergência climática.

Durante décadas, a aposta nacional foi excessivamente centrada no transporte rodoviário. Se é certo que a ampliação da rede rodoviária promoveu a coesão territorial e a mobilidade inter-regional, também é verdade que não devia ter sido acompanhada pelo desinvestimento na ferrovia. Enquanto crescia o número de autoestradas, o número de quilómetros de linha ferroviária diminuiu, foram encerradas estações de comboio e não foi feita uma atempada modernização da rede ferroviária.

O desinvestimento na ferrovia permitiu, também, um crescendo de voos domésticos, em particular a ponte aérea entre Lisboa e Porto, que do ponto de vista ambiental é uma opção desastrosa. Os três aeroportos no Continente (Porto, Lisboa e Faro), encontram-se a distâncias relativamente curtas e com a potencialidade de as ligações ferroviárias se substituírem às ligações aéreas com qualidade e, nalguns casos, mesmo com relativa rapidez.

Segundo dados da Comissão Europeia sobre Portugal¹, no ano de 2021, 91% dos passageiros utilizou transporte rodoviário individual, 5,7% recorreu ao transporte público rodoviário, 2,9% ao comboio e apenas 0,7% ao Metro ou Metro Ligeiro de Superfície. Em contrapartida, na média dos 27 estados da União Europeia, a repartição modal dos passageiros por quilómetro foi, respetivamente, 85,2% para o transporte individual, 7,4% para o transporte público rodoviário, 6% para a ferrovia e 1,3% para o Metro.

Comparando esta repartição modal com a de 2019, observa-se que aumentou a predominância do automóvel, tanto na UE como em Portugal. Porém, considerando o conjunto dos 27 países da UE, Portugal ocupa o segundo lugar onde é maior o peso relativo

¹ Fonte: Statistical Pocket Book 2023

do automóvel no total dos passageiros-kms transportados, apenas superado pela Letónia. A relevância desta dupla tendência explica o peso residual dos transportes públicos no contexto da mobilidade de passageiros no país, assim como o acréscimo específico das emissões do setor dos transportes no total de emissões de CO₂. Em 2021, em Portugal, 42% das emissões de CO₂ tiveram origem no setor dos transportes, ao passo que, ao nível da União Europeia, a repartição das emissões de CO₂ por setor apontava para 29,2% nos transportes. Para que o país convirja com a média da União Europeia em matéria de emissões de CO₂ nos transportes é crucial investir nos transportes públicos em quantidade e em qualidade, especialmente no modo ferroviário de transporte.

Apesar de serem conhecidos vários projetos de investimento ferroviários, a sua execução tem sido lenta, o que não corresponde às necessidades da população, nem aos objetivos da transição climática, da modernização económica e da coesão territorial.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. O Plano Ferroviário Nacional tenha em consideração os seguintes investimentos públicos até 2030:
 - a. Toda a rede deve estar eletrificada e gerida com recurso a sistemas automatizados de sinalização, controlo e gestão de tráfego;
 - b. Todas as capitais distrito devem estar ligadas por ferrovia de modo a permitir a multimodalidade no transporte interno e internacional;
 - c. Devem estar asseguradas ligações funcionais entre os vários sistemas logísticos – portos, aeroportos, plataformas logísticas regionais e fronteiras - por onde circularão os serviços ferroviários;
 - d. Deve estar garantido aos cidadãos com mobilidade reduzida pleno acesso à rede ferroviária e às composições que nela circulem;
 - e. O peso da quota ferroviária no transporte terrestre de pessoas e mercadorias deverá ser 40% das toneladas-quilómetros transportadas e 40% dos passageiros quilómetros transportados.

2. Reforce o domínio de atuação de uma empresa pública dedicada à ferrovia, recuperando as capacidades e recursos humanos qualificados indispensáveis ao desenvolvimento da indústria ferroviária em Portugal que existiram na ex-REFER, ex-EMEF e na CP, como condição para o planeamento, projeto e execução do Plano Ferroviário Nacional.
3. Considere um plano de Modernização e Renovação do Material Circulante da CP para renovar/modernizar 50% da frota nos próximos 10 anos.
4. Prossiga a requalificação das linhas ferroviárias de acesso a Lisboa e Porto e garanta uma melhor interligação entre as cidades das áreas metropolitanas atravessadas por ferrovia:
 - a. Lisboa: linhas de Cascais, Sintra, Azambuja, Eixo Ferroviário N/S e Barreiro/Praias do Sado;
 - b. Porto: linhas de Aveiro, Minho, Braga, Guimarães e Douro.
5. Invista em ligações por ferrovia ligeira em zonas com características metropolitanas:
 - a. Tram-train do Algarve, ligando Faro a Portimão, via aeroporto, e as diferentes cidades que se localizam junto à orla costeira algarvia, num total de 63km;
 - b. Extensão da Linha do Vouga, apostando na sua reabilitação e eletrificação;
 - c. Linha do Oeste, prosseguindo e a sua reabilitação e reforçando a frequência;
 - d. Completar a ligação do quadrilátero urbano Braga-Barcelos-Famalicão-Guimarães.
6. Reative, integre e reabilite o transporte de passageiros em ferrovia:
 - a. Reabertura da Linha ferroviária de Leixões a passageiros;
 - b. Recuperação das linhas de Trás-os-Montes e do Alentejo desativadas e reativação do transporte de passageiros na linha ferroviária de Vendas Novas;

- c. Integração e reabilitação do antigo ramal ferroviário da Trofa.
7. Garanta a substituição progressiva, e total das ligações aéreas domésticas no continente por ligações ferroviárias reforçadas:
- a. Até 2026, das ligações domésticas entre os aeroportos de Porto e Lisboa e entre os aeroportos de Lisboa e Faro por ligações ferroviárias reforçadas, rápidas e preços acessíveis, exceto os voos correspondentes a escalas para voos com origem ou destino internacional ou nas regiões autónomas;
 - b. Até 2030, das ligações domésticas entre os aeroportos do Porto e Faro por ligações ferroviárias reforçadas, rápidas e preços acessíveis, exceto os voos correspondentes a escalas para voos com origem ou destino internacional ou nas regiões autónomas.

Assembleia da República, 28 de junho de 2024.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

Marisa Matias; Fabian Figueiredo; Mariana Mortágua;

Joana Mortágua; José Soeiro