

## PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 970/XV/2.<sup>a</sup>

### PRIORIZAÇÃO DA FERROVIA EM PORTUGAL

A aposta na ferrovia deve ser uma prioridade no que toca à política de mobilidade e de combate às alterações climáticas.

No entanto, ao longo de décadas a opção política foi no sentido contrário. Desinvestimento brutal na ferrovia e aposta no crescimento da rede viária. Se é certo que esta última opção permitiu ligar os vários territórios do país, também é verdade que foi um erro fazê-lo à custa do encerramento de estações de comboio e diminuição do número de quilómetros de linha ferroviária, cuja consequência foi a destruição de uma parte relevante da coesão territorial e um instrumento de política ambiental: uma rede nacional ferroviária.

Chegados a 2024, continuamos, no campo da mobilidade, a ter muito caminho para percorrer. O investimento em ferrovia está no papel, conhecemos os vários projetos, mas tudo avança com uma lentidão que não se coaduna com as necessidades prementes do território, do ambiente e dos rendimentos das populações.

Estamos cientes de que continuar a aumentar a oferta é essencial e temo-lo defendido. O investimento na ferrovia é um dos desígnios mais importantes para o país, seja pelos ganhos ambientais claros, seja pelas vantagens para a saúde pública e qualidade de vida das populações. Por isso, é urgente reforçar o investimento na ferrovia, não deixando para trás nenhum território do país. Pelo contrário, deve ser dada prioridade aos locais que mais dificuldades apresentam atualmente, por forma a responder efetivamente aos problemas de coesão territorial e desertificação do interior.

A mobilidade em Portugal está, ainda, demasiado dependente da utilização do transporte individual, tanto para movimentos pendulares como para viagens mais longas. Isto traz problemas de várias ordens: problemas de poluição e respetivas consequências a nível de alterações climáticas; manutenção da dependência de combustíveis fósseis; desigualdade no acesso de todos e todas ao direito à mobilidade.

## Linha de Alta Velocidade

Neste seguimento, há também muitos anos que há várias discussões no país sobre linhas de alta velocidade, em particular entre Porto e Lisboa (com ligação a Vigo). Passados tantos anos a discutir esta possibilidade, quais seriam, tecnicamente, as melhores opções, qual o percurso, etc, eis que alguma coisa começa a avançar.

Em novembro de 2022, o governo apresentou o Plano Ferroviário Nacional (PFN), que revela como o primeiro investimento transformador é a construção de uma nova Linha de Alta Velocidade (LAV) entre o Porto e Lisboa. Segundo o PFN, A LAV Porto/Lisboa está planeada para se desenvolver em três fases: Fase 1 (Porto/Soure), 2024/28; Fase 2 (Soure/Carregado), 2026/30 e Fase 3 até Lisboa a partir de 2030.

O Bloco de Esquerda considera que se trata de um projeto relevante para o país, pese embora não esquecermos a prioridade que deve continuar a ser dada a reparar os danos de décadas ao nosso sistema ferroviário, que precisa urgentemente de ser alargado e devem ser corrigidas com urgências as injustiças criadas na grande maioria do território do interior do país, que continua sem acesso a um meio ferroviário.

Exatamente pela importância e dimensão do projeto em causa com a Linha de Alta Velocidade (LAV), consideramos que deve ser pensado e estruturado em estreita articulação com autarquias, populações e movimentos de cidadãos e cidadãs. Os impactos deste tipo de obra são muito consideráveis, implicam não raras vezes a destruição de casas habitadas e respetivo realojamento, portanto a atenção deve ser redobrada.

A participação pública sobre o troço Porto/Soure – Lote B e troço Porto/Soure – Lote A registaram, respetivamente, 996 e 882 participações, entre cidadãos, grupos e associações, empresas, partidos, autarquias, etc. E ainda assim, subsistem dúvidas e propostas sobre como impactar menos as populações afetadas.

Em Coimbra, realizou-se uma sessão de discussão pública promovida pela Agência Portuguesa do Ambiente e pelo presidente da União de Freguesias de São Martinho do Bispo e Ribeira de Frades. Vários cidadãos e dois presidentes de Juntas de Freguesia de Coimbra mostraram-se preocupados com os impactos que a futura linha de alta velocidade terá no concelho, nomeadamente em habitações que serão afetadas.

Também a população de Leiria levanta sérias dúvidas sobre o projeto na região. Segundo o Jornal de Leiria, as populações não têm quaisquer informações técnicas disponibilizadas nem pela câmara, nem pela IP e nem pela comunicação social sobre a LAV em Leiria.

A decisão do Governo de aproveitar o troço da Linha do Norte entre o Carregado e Lisboa para a passagem também de comboios de alta velocidade veio retomar a necessidade de requalificar e quadruplicar o troço ferroviário compreendido entre Alverca e Castanheira do Ribatejo. No dia 5 de maio de 2023, foi realizada uma reunião de Câmara de Vila Franca de Xira onde a Infraestruturas de Portugal (IP) apresentou os primeiros documentos disponíveis para a conceção/construção do projeto de modernização da Linha do Norte entre Alverca e Castanheira do Ribatejo. Esta reunião levantou mais dúvidas e preocupações do que rejúbilos.

Seria recomendável não cometer os mesmos erros face aos outros troços. Por isso mesmo, e após várias movimentações de algumas autarquias e movimentos de cidadãos e cidadãs, o Bloco de Esquerda requereu à Infraestruturas de Portugal, através da 6ª Comissão da Assembleia da República, toda a documentação existente sobre todo o traçado do projeto da LAV, bem como estudos e/ou avaliações de impacto ambiental. Até agora, sem resposta da Infraestruturas de Portugal.

Pela importância do projeto em causa e pela relevância que poderá vir a ter na descarbonização da mobilidade no nosso país, será relevante que o processo seja feito de acordo com uma prática de auscultação pública e de responder às necessidades das populações.

### A questão tarifária

Se aumentar a oferta de transporte público na ferrovia é, hoje, importante, olhar para a questão tarifária é o outro lado da mesma moeda. O transporte ferroviário, em particular para longas distâncias é, hoje, demasiado caro em Portugal.

Este facto é um claro desincentivo à população para escolherem o modo ferroviário em vez do transporte rodoviário (individual ou coletivo). Consultando o site da CP – Comboios de Portugal, uma viagem Porto-Lisboa no Intercidades varia entre 39.75€ e 26.85€ (apenas ida) e no Alfa Pendular varia entre 47.40€ e 33.90€ (apenas ida). Ou seja, uma viagem ida e volta, entre as duas opções, pode custar até 94.8€ (opção Alfa mais cara) e 53.70€ (opção Intercidades mais barata). <sup>1</sup> Isso é um problema, especialmente quando comparamos com a oferta rodoviária.

---

<sup>1</sup> Dados consultados no site [www.cp.pt](http://www.cp.pt), no dia 4 de janeiro de 2024.

É absolutamente claro que é preciso baixar os preços das viagens de longo curso de comboio. Aliás, a redução tarifária tem-se demonstrado uma forma bastante eficaz de atrair pessoas para o transporte público. É por isso que o Bloco de Esquerda tem insistido na redução de preços, também nas viagens de longo curso.

O Orçamento do Estado para 2023 tinha já criado o passe ferroviário nacional no valor de até 49 euros, mas que apenas abrangia comboios regionais. O Orçamento do Estado para 2024 aprovou a inclusão de alguns troços em Intercidades no passe ferroviário, mas mantendo o preço anterior.

Por isso, insistimos em baixar o preço do referido passe para 40€, integrando os comboios urbanos, regionais, inter-regionais e intercidades. Desta forma, respondemos à necessidade de baixar preços, mas também às necessidades de deslocação casa – trabalho, especialmente as que atravessam várias áreas intermunicipais.

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. No processo de construção do traçado da LAV, tenha em consideração as preocupações das autarquias e populações afetadas pelo mesmo, levando a cabo um processo de auscultação pública bem publicitado e com o máximo de participação.
2. Baixe o valor do passe ferroviário nacional para 40€, integrando os trajetos feitos em comboios urbanos, regionais, inter-regionais e intercidades.

Assembleia da República, 4 de janeiro de 2023.  
As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

Isabel Pires, Pedro Filipe Soares, Mariana Mortágua,  
Joana Mortágua, José Soeiro