

REQUERIMENTO Número / (.ª)

PERGUNTA Número / (.ª)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto:

Destinatário:

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República

A mobilidade em Portugal está, ainda, demasiado dependente da utilização do transporte individual. Isto traz problemas de vária ordem: 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.

Na verdade, ao longo de décadas a opção política foi de desinvestimento brutal na ferrovia e aposta no crescimento da rede viária. Esta última opção permitiu, é certo, ligar os vários territórios do país, mas foi um erro tremendo fazê-lo à custa do encerramento de estações de comboio, diminuição do número de quilómetros de linha ferroviária, cuja consequência foi a destruição de uma parte relevante da coesão territorial: uma rede nacional ferroviária.

Chegados a 2023, continuamos, no campo da mobilidade a ter muito caminho para percorrer. O investimento em ferrovia está no papel, mas 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, permanentemente, 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.

Finalmente, 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, na versão atual do projeto, será construída uma nova linha entre a estação de Porto Campanhã e o Carregado, sendo o acesso a Lisboa feito pela Linha do Norte, cuja capacidade será aumentada de forma a acomodar, não só o tráfego de alta velocidade, mas também o crescimento do tráfego local e de mercadorias.

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. Há vários anos que se houve falar na necessidade de modernização deste troço, mas os objetivos inscritos no PNF, de reduzir para 1h15m o tempo de ligação ferroviária entre Lisboa e Porto, vieram acelerar este processo.

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. As populações dos municípios de Vila Franca de Xira e Alhandra consideram que a proposta de quadruplicação da linha ferroviária no troço Alverca e Castanheira do Ribatejo, tal como está neste momento pensada, representa um impacto brutal para ambas, que dificilmente superarão. Desde a destruição de um vasto conjunto de edificado que pertence à memória coletiva das suas gentes, à alteração da maneira como vivem as suas comemorações populares, ao derrube de manchas arbóreas significativas, junta-se a criação de uma barreira que terá enormes consequências em cada um dos sítios: em Vila Franca, agravando a divisão entre a cidade e a sua frente ribeirinha; em Alhandra, um ataque direto ao direito ao sossego e ao bem-estar, comprimindo ainda mais a própria vila.

O Bloco de Esquerda entende que um projeto com esta dimensão, não pode menosprezar os efeitos que vai produzir na vida das comunidades que impactua, existe o dever de fundamentar as opções tomadas e de informar sobre as alternativas e os respetivos impactos sociais, ambientais, patrimoniais e económicos.

Atendendo ao exposto, e ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda vem por este meio solicitar ao Governo, através do Ministério das Infraestruturas, os seguintes estudos/documentos:

1. Os estudos que fundamentam a opção apresentada pela Infraestruturas de Portugal, IP. Na reunião da Câmara Municipal no dia 5 de maio de 2023;
2. Os estudos de alternativas consideradas em comparação com a opção apresentada, nomeadamente, entre outras possibilidades:
 - Ponderação de um traçado autónomo da Alta Velocidade, fora do canal da linha do Norte, que faça ligação direta à estação do Oriente, passando a norte do Concelho;
 - Consideração da possibilidade de enterramento da linha entre Vila Franca de Xira e Alhandra, no atual projeto de modernização da linha do Norte, integrado num plano urbanístico mais amplo para aquela zona;
 - Consideração da possibilidade de terminar a linha de Alta Velocidade a Norte de Vila Franca de Xira.
3. O projeto, se existir, da Linha de Alta Velocidade.

Palácio de São Bento, 15 de setembro de 2023

Deputado(a)s

ISABEL PIRES(BE)

Nos termos do Despacho n.º 1/XIII, de 29 de outubro de 2015, do Presidente da Assembleia da República, publicado no DAR, II S-E, n.º 1, de 30 de outubro de 2015, a competência para dar seguimento aos requerimentos e perguntas dos Deputados, ao abrigo do artigo 4.º do RAR, está delegada nos Vice-Presidentes da Assembleia da República.