



# DIÁRIO

## da Assembleia da República

XVI LEGISLATURA

1.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2024-2025)

## REUNIÃO PLENÁRIA DE 3 DE JULHO DE 2024

**Presidente:** Ex.<sup>mo</sup> Sr. [José Pedro Correia de Aguiar-Branco](#)

**Secretários:** Ex.<sup>mos</sup> Srs. [Jorge Paulo da Silva Oliveira](#)  
[Susana Alexandra Lopes Correia](#)  
[Maria Germana de Sousa Rocha](#)

## SUMÁRIO

O Presidente, após ter declarado aberta a sessão às 15 horas, informou a Câmara de que nesta sessão iria ser testado o sistema de corte de som do microfone dos oradores finda a tolerância dada em relação aos tempos de intervenção previstos no Regimento.

Deu-se conta da entrada na Mesa dos Projetos de Lei n.ºs 195 e 196/XVI/1.ª, da Proposta de Lei n.º 7/XVI/1.ª e dos Projetos de Resolução n.ºs 176 a 197/XVI/1.ª.

Foi anunciado o resultado da eleição que decorreu durante a reunião plenária anterior, tendo sido eleitos os candidatos propostos para a Comissão Nacional de Eleições.

No âmbito da ordem do dia fixada pelo PS, procedeu-se à discussão conjunta, e posterior votação, na generalidade, dos Projetos de Resolução n.ºs [170/XVI/1.ª](#) (PS) — Recomenda ao Governo a aprovação do Plano Ferroviário Nacional, que foi aprovado, [177/XVI/1.ª](#) (PCP) — Recomenda

ao Governo o descongelamento e correção do Plano Ferroviário Nacional de modo a investir na ferrovia e enfrentar as dificuldades, que foi rejeitado, [178/XVI/1.<sup>a</sup>](#) (IL) — Recomenda ao Governo que corrija as falhas do Plano Ferroviário Nacional e reveja os respetivos planos plurianuais de investimento, que foi rejeitado, [179/XVI/1.<sup>a</sup>](#) (L) — Recomenda ao Governo que retome os comboios noturnos, que foi aprovado, [180/XVI/1.<sup>a</sup>](#) (L) — Recomenda o alargamento do passe ferroviário nacional, nos termos definidos na lei do Orçamento do Estado para 2024, que foi aprovado, [181/XVI/1.<sup>a</sup>](#) (PAN) — Pela aprovação de um plano ferroviário nacional e adoção de medidas que promovam o transporte ferroviário como alternativa às viagens aéreas, que foi rejeitado, e [186/XVI/1.<sup>a</sup>](#) (BE) — Priorização da ferrovia em Portugal, que foi rejeitado. Usaram da palavra, a diverso título, os Deputados [Hugo Costa](#) (PS), [Paulo Núncio](#) (CDS-PP), [Gonçalo Lage](#) (PSD), [Filipe Melo](#) (CH), [Bernardo Blanco](#) (IL), [António Filipe](#) (PCP), [Carlos Barbosa](#) (CH), [Isabel](#)

[Mendes Lopes](#) (L) — que declarou eventual conflito de interesses em relação à matéria em discussão —, [Marisa Matias](#) (BE), [José Carlos Barbosa](#) (PS), [Paulo Moniz](#) (PSD), [João Tilly](#) (CH), [Jorge Botelho](#) (PS), [João Vale e Azevedo](#) (PSD), [Raul Melo](#) (CH), [Pedro Coimbra](#) (PS), [Jorge Pinto](#) (L), [Bernardo Pessanha](#) (CH), [Inês de Sousa Real](#) (PAN), [Ricardo Costa](#) (PS), [Pedro Pinto](#) (CH), [Ricardo Araújo](#) (PSD), [Ana Mendes Godinho](#) (PS), [Patrícia Gilvaz](#) (IL), [Marco Claudino](#) (PSD), [Luís Dias](#) (PS), [Bruno Ventura](#) (PSD) e [João Torres](#) (PS).

Entretanto, o Presidente ([Marcos Perestrello](#)) saudou os alunos e professores presentes nas galerias, que foram aplaudidos pela Câmara.

Deu-se conta de dois Deputados do PSD e de um Deputado do PS que estiveram presentes, por videoconferência, nesta reunião plenária.

O Presidente encerrou a sessão eram 17 horas e 38 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Boa tarde a todos.

Peço às autoridades o favor de abrirem as portas das galerias ao público.

*Eram 15 horas.*

Enquanto estamos nesta fase de chegada, quero lembrar que hoje vamos ter o nosso teste, acrescido do corte do som do microfone no final dos 15 segundos de tolerância em relação ao tempo regimentalmente previsto. Portanto, não é da minha responsabilidade ser mais ou menos vulnerável a alguma das intervenções dos Srs. Deputados, é uma gestão do tempo 100 % democrática. A outra também era, mas tinha sempre a minha subjetividade em relação à forma como estava a ser feita uma intervenção.

Aviso que, uma vez feito o corte, há silêncio, e aquilo que se disser não será registado como tendo sido dito nas anotações e nos *Diários da Assembleia da República*. Portanto, o que alguém disser depois de o som do microfone estar cortado, para efeitos práticos, não existe. É só para que tenham esse devido cuidado. Foi dada essa indicação a todos os grupos parlamentares, mas estava agora aqui também a fazer essa chamada de atenção.

Estamos também a fazer testes em relação ao eventual acréscimo de alguns ecrãs para poder ser mais fácil o controlo do tempo, por isso foi instalado um na frente do Hemiciclo. Julgava eu que também havia um em cada uma das laterais, não foi discriminação em relação às bancadas, mas o meu pedido não terá sido 100 % compreendido. De qualquer maneira, já estivemos aqui a ver a forma como poderá ser melhorada essa visibilidade, para cada um dos senhores oradores ter o seu controlo do tempo. Portanto, numa próxima sessão já haverá novidades também em relação a isso.

Por isso, agradeço a compreensão de todos os Srs. Deputados para que, sendo um teste, seja um teste conseguido e possamos adotar este sistema com o agrado de todos.

Peço ao Sr. Secretário o favor de ler o expediente.

O Sr. **Secretário** (Jorge Paulo Oliveira): — Sr. Presidente, informo a Câmara de que deram entrada na Mesa várias iniciativas, já admitidas pelo Sr. Presidente da Assembleia da República.

Refiro, em primeiro lugar, os Projetos de Lei n.ºs [195/XVI/1.ª](#) (IL) — Devolver aos utentes de transportes ferroviários o valor do passe correspondente aos dias em que o transporte não é prestado e [196/XVI/1.ª](#) (PAN) — Aprova o regime jurídico de limitação de voos em rotas aéreas internas com ligação ferroviária alternativa satisfatória, assegurando a execução na ordem jurídica interna das medidas ambientais previstas no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008.

Também deu entrada na Mesa a Proposta de Lei n.º [7/XVI/1.ª](#) (ALRAA) — Simplifica o modelo de atribuição do subsídio social de mobilidade a residentes na Região Autónoma dos Açores.

Deram ainda entrada na Mesa os Projetos de Resolução n.ºs [176/XVI/1.ª](#) (CH) — Pela construção de um matadouro no Algarve, [177/XVI/1.ª](#) (PCP) — Recomenda ao Governo o descongelamento e correção do Plano Ferroviário Nacional de modo a investir na ferrovia e enfrentar as dificuldades, [178/XVI/1.ª](#) (IL) — Recomenda ao Governo que corrija as falhas do Plano Ferroviário Nacional e reveja os respetivos planos plurianuais de investimento, [179/XVI/1.ª](#) (L) — Recomenda ao Governo que retome os comboios noturnos, [180/XVI/1.ª](#) (L) — Recomenda o alargamento do passe ferroviário nacional, nos termos definidos na lei do Orçamento do Estado para 2024, [181/XVI/1.ª](#) (PAN) — Pela aprovação de um Plano Ferroviário Nacional e adoção de medidas que promovam o transporte ferroviário como alternativa às viagens aéreas, [182/XVI/1.ª](#) (PAN) — Recomenda ao Governo que adote medidas de prevenção do suicídio nas forças de segurança, [183/XVI/1.ª](#) (CH) — Recomenda ao Governo que tome as medidas legislativas e administrativas necessárias à aplicação do regime de atribuição do suplemento de missão criado pelo Decreto-Lei n.º 139-C/2023, de 29 de dezembro, a várias categorias de agentes públicos, [184/XVI/1.ª](#) (BE) — Recomenda ao Governo que proceda à revisão e valorização das carreiras e tabelas remuneratórias da PSP, GNR e Corpo da Guarda Prisional, [185/XVI/1.ª](#) (BE) — Recomenda ao Governo que garanta condições de bem-estar, salubridade e segurança no local de trabalho aos profissionais da PSP e da GNR, [186/XVI/1.ª](#) (BE) — Priorização da ferrovia em Portugal, [187/XVI/1.ª](#) (CH) — Direito de ressarcimento dos utentes do serviço público de transporte ferroviário em períodos de greve superiores a dois dias úteis, [188/XVI/1.ª](#) (PS) — Recomenda ao Governo o desenvolvimento, implementação e reforço de políticas relativas à condição das forças de segurança em matéria de alojamento e habitação, saúde mental e formação,

em diálogo com as associações representativas dos seus profissionais, 189/XVI/1.<sup>a</sup> (CH) — Assegura a gratuidade de acesso aos museus e monumentos nacionais por idosos, 190/XVI/1.<sup>a</sup> (CH) — Recomenda ao Governo a publicação dos resultados dos inquéritos realizados no âmbito do projeto-piloto Manuais Digitais do Ministério da Educação, e que assegure o regresso aos manuais em papel no próximo ano letivo em todas as escolas portuguesas, 191/XVI/1.<sup>a</sup> (CH) — Recomenda ao Governo que firme os acordos necessários à instalação de mesas de voto em áreas de forte implantação da diáspora portuguesa, 192/XVI/1.<sup>a</sup> (CH) — Recomenda ao Governo que proceda à revisão da situação laboral em que se encontram os técnicos superiores doutorados, 193/XVI/1.<sup>a</sup> (CH) — Recomenda ao Governo que promova o estudo e análise sobre as profissões que devem ser consideradas de desgaste rápido, para que se proceda à alteração do respetivo enquadramento legal, 194/XVI/1.<sup>a</sup> (CH) — Pela criação da clínica da mulher, 195/XVI/1.<sup>a</sup> (PS) — Recomenda ao Governo que ative os procedimentos necessários para adjudicar a totalidade das obras previstas no Circuito Hidráulico de Reguengos de Monsaraz e cumpra a totalidade das metas fixadas no Programa Nacional de Regadios, 196/XVI/1.<sup>a</sup> (PS) — Recomenda ao Governo que proceda às diligências necessárias à reativação da fileira da lã e 197/XVI/1.<sup>a</sup> (PS) — Recomenda ao Governo a proteção das comunidades locais – baldios.

Muito obrigado, Sr. Presidente, é tudo.

O Sr. **Presidente**: — Há mais informações a prestar à Câmara.  
Faça favor, Sr. Secretário.

O Sr. **Secretário** (Jorge Paulo Oliveira): — Sr. Presidente, a ata da eleição para a Comissão Nacional de Eleições é do seguinte teor:

«Aos vinte e oito dias do mês de junho de dois mil e vinte e quatro procedeu-se à eleição de um membro para a Comissão Nacional de Eleições.

O resultado obtido foi o seguinte:

Votantes — 172

Votos a favor — 123

Votos brancos — 42

Votos nulos — 7

Nos termos legais aplicáveis e face ao resultado obtido, declaram-se eleitos para a Comissão Nacional de Eleições os candidatos propostos:

Efetivo — Diana Isabel Bechet Gonçalves Vale (CDS-PP);

Suplente — André Manuel Santos Rodrigues Barbosa (CDS-PP).

[...]

É tudo, muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Secretário.

Lembro, portanto, que a indicação do tempo estará a verde, depois passará a amarelo, a 30 segundos do final do tempo, depois a vermelho, quando tiver atingido o tempo, e, 15 segundos após esse momento, será, então, efetuado o corte do som do microfone. Também relembro que vou ter de fazer sempre a indicação do tempo disponível em cada uma das intervenções, porque é com base nessa minha indicação que os serviços fazem a fixação do tempo.

Vamos, então, entrar na nossa ordem do dia, fixada pelo Partido Socialista, com a discussão conjunta dos Projetos de Resolução n.ºs 170/XVI/1.<sup>a</sup> (PS) — Recomenda ao Governo a aprovação do Plano Ferroviário Nacional, 177/XVI/1.<sup>a</sup> (PCP) — Recomenda ao Governo o descongelamento e correção do Plano Ferroviário Nacional de modo a investir na ferrovia e enfrentar as dificuldades, 178/XVI/1.<sup>a</sup> (IL) — Recomenda ao Governo que corrija as falhas do Plano Ferroviário Nacional e reveja os respetivos planos plurianuais de investimento, 179/XVI/1.<sup>a</sup> (L) — Recomenda ao Governo que retome os comboios noturnos, 180/XVI/1.<sup>a</sup> (L) — Recomenda o alargamento do passe ferroviário nacional, nos termos definidos na lei do Orçamento do Estado para 2024, 181/XVI/1.<sup>a</sup> (PAN) — Pela aprovação de um plano ferroviário nacional e adoção de medidas que promovam o transporte ferroviário como alternativa às viagens aéreas e 186/XVI/1.<sup>a</sup> (BE) — Priorização da ferrovia em Portugal.

Dou a palavra ao Sr. Deputado Hugo Costa, do Partido Socialista, para uma intervenção, sendo que dispõe de 26 minutos.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: A aposta no transporte ferroviário é central para o crescimento e desenvolvimento do nosso País. Esse investimento, hoje — contrariamente ao período histórico anterior, marcado pelo encerramento de linhas e desinvestimento —, é consensual no debate público.

A nível de exemplo, a variação do investimento, entre 2015 e 2023, foi de 100 milhões de euros, em 2015, e 670 milhões de euros, em 2023. Pela primeira vez, em décadas, foram reabertas linhas em mais de 190 km, onde não circulavam comboios, e construída a linha mais extensa nos últimos 100 anos, a linha Évora-Elvas, com 90 km.

É com essa responsabilidade que nos apresentamos no debate. É uma forma de transporte que permite mais segurança, ganhos logísticos e de escala para as empresas, poupanças para as famílias. Lembro, a este exemplo, a redução tarifária dos Governos do Partido Socialista, uma das medidas de maior impacto social.

Num contexto em que temos de cumprir as metas de neutralidade carbónica, este debate torna-se ainda mais central. A adoção de um Plano Ferroviário Nacional (PFN) é crucial para garantir a estabilidade das opções e o planeamento das grandes intervenções e investimentos. Que ninguém tenha dúvidas, no longo prazo, é fundamental levar a ferrovia a todas as capitais de distrito, reduzir o tempo de viagem entre as principais cidades do País e promover melhores ligações da rede ferroviária às infraestruturas portuárias e aeroportuárias.

*Aplausos do PS.*

Em julho de 2021, o Governo do Partido Socialista iniciou este plano. No País gerou-se um intenso e abrangente debate: desde autarquias, academia, movimento associativo a setor empresarial, ninguém quis ficar, e bem, longe deste importante debate.

Atendendo a este pressuposto, o Grupo Parlamentar do PS, assumindo o seu papel de responsabilidade e diálogo como maior partido da oposição, defende que é altura de o Governo concretizar a aprovação deste plano, incorporando o debate público existente. Para o Grupo Parlamentar do PS, é crucial que se mantenham no plano as prioridades de novembro de 2022, sendo elas robustecidas com contributos entretanto recebidos.

Portugal tem um atraso de 30 anos nas linhas de alta velocidade, que têm de ser uma aposta na sua ligação Lisboa-Porto-Braga-Valença e Lisboa-Évora-Elvas-fronteira. Defendemos que, além da rede ferroviária existente e dos projetos de expansão da rede, o plano, além de outras infraestruturas, deve incluir: a Linha do Vale do Sousa; a Linha de Trás-os-Montes; a Linha do Douro, reabrindo o troço entre Pocinho e Barca d'Alva; a linha Aveiro-Viseu-Guarda-Vila Formoso; a linha Lisboa-Loures-Malveira; a linha Évora-Beja-Faro; a linha Sines-Grândola; a Linha do Alentejo; e a linha Faro-Castro Marim-fronteira.

Naturalmente, existem outros objetivos, que são, para nós, cruciais neste plano, como a eletrificação de toda a rede até 2030, a ligação a portos e fronteiras, o encontrar soluções específicas para as duas áreas metropolitanas, a substituição dos voos domésticos por ferrovia, a ligação de alta velocidade a Espanha e, por conseguinte, à Europa, e que as ligações ferroviárias entre os nossos centros urbanos sejam competitivas face ao transporte individual.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, independentemente da conjuntura, independentemente mesmo da matemática parlamentar a cada momento, cada partido tem a responsabilidade de apresentar projetos de fundo verdadeiramente estruturais, com a ambição de impactar positivamente a vida dos cidadãos a longo prazo.

Não se confunda esta responsabilidade com a mera tática política, a tática do *PowerPoint*,...

*Risos de Deputados do PSD e do CH.*

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Oh!

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Isso é o Pedro Nuno Santos! E do *WhatsApp* também!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — ... da apresentação do dia para marcar a agenda mediática dos próximos três dias, mas que não se materializa em verdadeiras mudanças. Falamos da responsabilidade de apresentar e investir em desígnios coletivos que possam mobilizar os portugueses de forma duradoura.

O Plano Ferroviário Nacional é uma área que nos convoca e, nesse sentido de ação, podem contar com o Grupo Parlamentar do Partido Socialista para esse intenso e importante desafio.

*Aplausos do PS.*

A Sr.<sup>a</sup> **Patrícia Gilvaz** (IL): — Onde é que andaram durante oito anos?

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado tem quatro pedidos de esclarecimento. Como pretende responder?

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, respondo a todos na mesma intervenção.

O Sr. **Presidente**: — Então, dou a palavra ao Sr. Deputado Paulo Núncio, do CDS-PP, que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Paulo Núncio** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, o PS escolheu a ferrovia para este debate, e nós agradecemos, porque não poderia haver melhor assunto para mostrar a absoluta incompetência do PS.

Em 2019, o PS prometia a construção de mais 100 km de ferrovia; não só esses 100 km não foram construídos, como a ferrovia encolheu 20 km face a 2015. Com o PS, a ferrovia, em vez de aumentar, diminui,...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — O PS encolhe tudo!

O Sr. **Paulo Núncio** (CDS-PP): — ... em vez de crescer, encolhe, em vez de ampliar, mitiga. Com o PS, é só propaganda, não há obra. É o PS no seu melhor!

*Protestos do PS.*

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — É tudo a encolher!

O Sr. **Paulo Núncio** (CDS-PP): — Mas, pior, com a escolha da ferrovia para este debate, o PS também mostra uma profunda hipocrisia. No projeto de resolução apresentado,...

O Sr. **Cristóvão Norte** (PSD): — O Pedro Nuno, onde é que está?

O Sr. **Paulo Núncio** (CDS-PP): — ... o PS aponta a aposta na ferrovia como fundamental no esforço de redução e da neutralidade carbónica. Em 2021, na apresentação do plano nacional de ferrovia, o então Ministro das Infraestruturas, Pedro Nuno Santos, dizia,...

O Sr. **Cristóvão Norte** (PSD): — Onde é que ele está?

O Sr. **Paulo Núncio** (CDS-PP): — ... e vou citar: «Não escondo que quero tirar carros e camiões da estrada.» Pois bem, foi o mesmíssimo PS, hoje liderado por Pedro Nuno Santos, que aprovou, há pouco mais de uma semana, o fim das portagens nas SCUT (sem custo para o utilizador),...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — E bem!

O Sr. **Paulo Núncio** (CDS-PP): — ... fazendo exatamente o contrário daquilo que queria ter feito em 2021.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Parece o Bloco de Esquerda a falar!

O Sr. **Paulo Nuncio** (CDS-PP): — E esta decisão, segundo as Infraestruturas, vai precisamente agravar o tráfego rodoviário nestas vias, porque passa a ser economicamente muito mais vantajoso o transporte pela rodovia em detrimento da ferrovia.

A Sr.ª **Fátima Correia Pinto** (PS): — Não há ferrovia!

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Não há ferrovia!

O Sr. **Paulo Nuncio** (CDS-PP): — Por isso, chegados aqui, Sr. Deputado, duas perguntas se impõem. Em primeiro lugar, vai o PS aproveitar este debate para pedir desculpa aos portugueses?

**Vozes do PS:** — Oh!

*Por ter excedido o tempo de intervenção, o microfone do orador foi automaticamente desligado.*

O Sr. **Presidente:** — Sr. Deputado, já não tem mais tempo, ficará para uma outra intervenção. Para um pedido de esclarecimento, dou a palavra ao Sr. Deputado Gonçalo Lage, do PSD, que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento-o, a si, e a todas as Sr.ªs e os Srs. Deputados, e tentarei ser muito rápido.

Os trabalhos para a elaboração do Plano Ferroviário Nacional iniciaram-se em julho de 2021, mas, desde 2021 até hoje, continuamos com este plano, que o Partido Socialista pôs na gaveta e que não teve qualquer desenvolvimento.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — A verdade é que o Partido Socialista congelou os próprios documentos e os relatórios de consulta pública e não voltou a trazer este assunto à Assembleia da República. Mudou o Governo, e nós saudamos que o Partido Socialista tenha trazido esta matéria à Assembleia.

Se nos formos até lembrar do próprio Ferrovia 2020, sabemos que foi lançado em 2016 e que ainda hoje, em 2024, tem a maior parte dos seus investimentos por concluir. Esta situação não pode continuar assim, Sr. Presidente.

Efetivamente, o Partido Socialista gosta constantemente de se arrogar como o grande defensor da ferrovia. Mas o que é que fez nos últimos tempos? Primeira medida: aumento de mais de 20 % das portagens da ferrovia; segunda medida: eliminar as portagens da rodovia. Desta forma, Sr. Presidente, como é que conseguimos garantir que as empresas portuguesas e as empresas exportadoras têm condições para utilizar a ferrovia para as suas exportações? Não têm.

*Protestos de Deputados do PS.*

Gostaria que o Partido Socialista me pudesse esclarecer e me desse uma resposta em relação a um documento da Infraestruturas de Portugal (IP) — aliás, presidida por um anterior secretário de Estado do Partido Socialista —, que diz precisamente que a situação da eliminação das portagens na rodovia foi um contributo negativo para o objetivo da transferência modal a favor da ferrovia,...

A Sr.ª **Fátima Correia Pinto** (PS): — Não há ferrovia!

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — ... objetivo esse que decorre das políticas públicas ambientais e de modalidade, e que justifica o expressivo plano de investimento na rede ferroviária que a própria IP tem em curso.

Como é que é possível, Sr. Presidente, o Partido Socialista dizer uma coisa e fazer exatamente o seu contrário, e ainda querer vir aqui hoje debater o assunto da ferrovia?

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

*Protestos da Deputada do PS Fátima Correia Pinto.*

O Sr. **Presidente**: — Também para um pedido de esclarecimento, dou a palavra ao Sr. Deputado Filipe Melo, do Grupo Parlamentar do Chega, que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, cumprimento-o e cumprimento as Sr.<sup>as</sup> e os Srs. Deputados.

O Sr. Deputado Hugo Costa deve certamente reconhecer o nome que lhe vou dizer: José Sócrates. Sim, esse Primeiro-Ministro socialista...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Desagradável!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — ... que fez com que o País, na altura, perdesse 150 milhões de euros por causa da linha de alta velocidade. E continuámos com sucessivos Governos socialistas, até que, em 2021, António Costa disse que, em breve, no espaço de um ou dois anos, teríamos o Plano Ferroviário Nacional concluído e com grandes obras de alargamento.

Mas, ainda em 2021, um Deputado da sua bancada, à data dirigente da CP (Comboios de Portugal), dizia o seguinte: «A CP está tão mal, que é conhecida por “Camionetas de Portugal”!»

*Risos de Deputados do CH.*

Isto foi um Deputado do PS. Não foi ninguém de outra bancada a dizer, foi um Deputado do PS.

O Sr. **Cristóvão Norte** (PSD): — Diga lá quem é, a gente quer saber!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — E acrescentou, dizendo assim: «Os nossos objetivos para a CP são: que o comboio apareça; que o comboio apareça a horas; e que o comboio apareça limpo.»

*Risos de Deputados do CH.*

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

Isto é a prioridade do PS, dos Deputados do PS e dos dirigentes da CP. É isto, Sr. Deputado, não é mais. E está aqui a prova do que o PS queria para a ferrovia nacional.

*Aplausos do CH.*

Naturalmente que não vou dizer quem é o Deputado. Só posso dizer que, em 2021, o seu secretário-geral, hoje ausente da bancada, nomeou esse mesmo Deputado Presidente do Centro de Competências Ferroviário.

*Protestos de Deputados do PS.*

Portanto, no meio de tanta hipocrisia, chamemos-lhe assim, de o PS trazer este tema a debate hoje — mas ainda bem que o traz, que assim os portugueses ficam a saber a vergonha do que vocês fizeram em oito anos —, pergunto, Sr. Deputado Hugo Costa: quem esteve no Governo nos últimos oito anos?

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

Primeira pergunta, e quero que me responda objetivamente.

Em 2021, afirmaram que estaria concretizado. Não esteve. E agora a questão é...

*Por ter excedido o tempo de intervenção, o microfone do orador foi automaticamente desligado.*

*Aplausos do CH.*

**Vozes do PS, do BE e do L:** — Oh...!

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Coitadinho!...

O Sr. **Presidente:** — Srs. Deputados, eu vou dar a palavra para o último pedido de esclarecimentos, mas devo lembrar o seguinte: os tempos são fixados no Regimento; se houver vontade de mudar o Regimento, é preciso que os grupos parlamentares o mudem.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Isto é só ridículo!

A Sr.<sup>a</sup> **Rita Matias** (CH): — Isto é o Parlamento, é para falar!

O Sr. **Presidente:** — Também lembro a todos os Srs. Deputados, e a quem nos possa estar a ouvir por via da televisão, que a figura que é usada para um pedido de esclarecimento é a do pedido de esclarecimento. Há intervenções e há pedidos de esclarecimento.

O Sr. **Pedro dos Santos Frazão** (CH): — Viva a censura!

O Sr. **Presidente:** — É essa a lógica regimental, e é isso que leva à fixação dos tempos respetivos.

Vou dar a palavra ao Sr. Deputado Bernardo Blanco para um pedido de esclarecimento, sendo que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, se a CP tiver esta exigência nos tempos, certamente que a ferrovia ficará muito melhor.

*Risos da IL.*

Hoje não vejo aqui o Deputado Pedro Nuno Santos. Até esperava que fosse ele a apresentar o projeto, tendo em conta que é um ex-ministro dos comboios, mas também, na campanha, assumiu que não andava muito comboio, por isso temos aqui as duas teorias.

De qualquer forma, faça-lhe as três questões, com todo o gosto.

A primeira é sobre os projetos do Ferrovia 2020. Está no nome «2020», mas já estamos em 2024 e apenas uma pequena minoria das obras está concluída. E eu queria perguntar porquê tanto atraso.

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

O Sr. **Almiro Moreira** (PSD): — Não tiveram tempo!

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — A segunda questão é relativa ao PNI (Programa Nacional de Investimentos) 2030. Dos 15 projetos, a maioria nem arrancou, e apenas em seis, que deveriam estar prontos para o ano, é que se vê algum desenvolvimento.

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

Depois, acabo por lhe perguntar também, na sequência destes nove anos, porque é que o PS não conseguiu, em oito anos, proceder à candidatura a tempo e em condições, sem pressas, do TGV (*train à grande vitesse*). E, já agora, pergunto porque é que não conseguiu aprovar este Plano Ferroviário Nacional — o PS teve nove anos para o aprovar — e vem agora pedir ao novo Governo que faça aquilo que o Governo do Partido Socialista não fez.

Porquê tanto atraso, Sr. Deputado?

*Aplausos da IL e de Deputados do PSD.*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Hugo Costa, tem a palavra para responder, dispondo de 3 minutos.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Muito obrigado a todos os Deputados que fizeram pedidos de esclarecimento, os Srs. Deputados Paulo Nuncio, Gonçalo Lage, Filipe Melo e Bernardo Blanco.

Em primeiro lugar, há que desmistificar o assunto das portagens. As portagens e a ferrovia não são concorrentes, até porque, na grande maioria dessas autoestradas, não há alternativa ferroviária neste momento. Não há alternativa ferroviária. A alternativa é em relação à rodovia. Por isso, não faz sentido nenhum esse argumento.

*Aplausos do PS.*

*Protestos de Deputados do PSD, do CH, da IL e do CDS-PP.*

Em relação à execução referida neste debate, é muito importante sublinhar o seguinte: foi mesmo o Partido Socialista, foram mesmo os Governos do Partido Socialista e foi mesmo o Secretário-Geral do Partido Socialista, Pedro Nuno Santos, que colocaram a ferrovia na agenda pública. Foram mesmo o Governo do Partido Socialista e Pedro Nuno Santos que colocaram a ferrovia na agenda pública.

*Aplausos do PS.*

*Protestos de Deputados do PSD e do CDS-PP.*

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Tu ainda consegues mentir mais que o Rui Tavares, pá!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sobre execuções, estamos a falar de 2,3 mil milhões de euros, face ao que existia no passado. Em 2015, o Governo do PSD/CDS tinha executado 100 milhões de euros de investimento ferroviário. Em 2023, a execução foi de 670 milhões de euros. Vamos falar a verdade dos números!

*Aplausos do PS.*

Dessa forma, temos de olhar também para as medidas, por exemplo, do aumento da capacidade do material circulante, com mais carruagens.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Em Beja já há comboio?

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Também não deixa de ser estranho, porque há uns tempos muito criticavam o PSD e o CDS o facto de serem carruagens velhas que estavam a ser recuperadas,...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Em Beja já há comboio? Não há, pois não?

O Sr. **Luís Dias** (PS): — Vai lá ver!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Está no projeto?

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — ... vir hoje o Sr. Ministro das Infraestruturas e Habitação dizer que é um exemplo que se fez em Portugal, porque na Suíça também acontece. É importante relembrar essa história!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Responda às perguntas! Vocês compraram as carruagens com amianto!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Depois, há que dizer que, pela primeira vez em décadas, foram reabertos troços que tinham sido encerrados. Estamos a falar de 190 km, pela primeira vez em décadas. Também pela primeira vez nos últimos 100 anos, existiu um investimento no Alentejo de mais de 100 km de linha ferroviária.

O Sr. **Luís Dias** (PS): — Muito bem!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Tudo isto é a verdade dos factos. E, certamente, temos de garantir que este investimento ferroviário se mantém.

Em relação à alta velocidade, não foi o Governo do Partido Socialista que, nos termos da troica, congelou a alta velocidade, quando a troica não obrigava isso.

**Vozes do PSD e da IL:** — Oh...!

O Sr. **Paulo Nuncio** (CDS-PP): — O País estava falido!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Não foi o Governo do Partido Socialista. Foi o Governo do PSD/CDS que congelou esses investimentos, como é conhecido. A Comissão Europeia nunca limitou esse investimento.

O Sr. **Paulo Nuncio** (CDS-PP): — O País estava falido!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Por isso, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, termino esta intervenção relembrando o seguinte: 2,3 mil milhões de euros de investimento em oito anos de Governos do Partido Socialista; 100 milhões de euros de investimento, em 2015, face a 670 milhões de euros de investimento em 2023. Esta é a realidade dos números.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente:** — Para uma intervenção, dou a palavra ao Sr. Deputado António Filipe, do Partido Comunista Português, que dispõe de 8 minutos.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr. Presidente e Srs. Deputados: Quando, no final de 2022, o Governo PS apresentou uma proposta de Plano Ferroviário Nacional, o PCP considerou que essa proposta, sendo uma reflexão sobre o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária e dos serviços que a devem utilizar, não incorporava as medidas necessárias para que pudesse algum dia sair do papel.

Era um plano sem prioridades, sem calendário, sem a quantificação do financiamento necessário à sua execução. Da discussão pública nunca se soube. O debate parlamentar nunca chegou a haver, apesar de ter havido tempo e condições para o fazer.

Todos reconhecem hoje o atraso clamoroso da ferrovia em Portugal, mas tanto o PS como o PSD fazem por esquecer que a principal causa desse atraso radica no processo de liberalização da ferrovia imposto a partir da União Europeia e concretizado em Portugal nos últimos 20 anos.

*Risos de Deputados da IL.*

A diminuição do investimento público, a separação da infraestrutura e da operação, com a criação da REFER (Rede Ferroviária Nacional) e posterior integração na Infraestruturas de Portugal, a preparação da entrega do setor às multinacionais foram, e são, as razões de tanto atraso, tanto adiamento, tanta promessa por cumprir.

Há cerca de dois meses, o jornal *Expresso* publicou um artigo intitulado «40 anos de marcha-atrás nos comboios», onde se refere que, nas últimas quatro décadas, Portugal perdeu mais de 1000 km de ferrovia e os investimentos ficaram concentrados no litoral. Os Governos de Cavaco Silva foram os responsáveis pela maior parte dos fechos de linhas, mas os encerramentos já vinham planeados desde os Governos da AD (Aliança Democrática) e do bloco central nos anos 80 do século passado.

O PS vem agora propor que o Governo AD concretize um plano que, sendo seu, nunca chegou a apresentar nesta Assembleia, onde se propõe voltar a ligar pela ferrovia capitais de distrito e outras cidades que, durante 40 anos, na companhia do PSD e do CDS, andou a desligar.

Sabe-se o que o novo Governo tem programado: uma maior liberalização e maior segmentação das empresas ferroviárias, ao que tudo indica para facilitar novas privatizações. Isto é, vai prosseguir a política que conduziu o transporte ferroviário português à situação de desastre em que se encontra.

Entretanto, o programa Ferrovia 2020, lançado em 2016, com data anunciada de conclusão marcada para 2021, tem neste momento apenas 15 % dos investimentos concluídos.

A nova linha de alta velocidade entre Lisboa e o Porto está consensualizada há mais de 30 anos. Já foi anunciada inúmeras vezes e ainda não se concretizou. A terceira travessia sobre o Tejo, entre Lisboa e o Barreiro, consta de todos os instrumentos de planeamento estratégico da Área Metropolitana de Lisboa há mais de 20 anos, mas nada foi feito.

O País está condenado por uma decisão arbitral, no âmbito de uma PPP (parceria público-privada), a pagar 220 milhões por uma linha de alta velocidade para Madrid que nem 1 cm tem e já querem envolver o País em novas PPP na ferrovia. O Plano Ferroviário Nacional (PFN) refere ligações a Sevilha, a Barcelona, a Madrid, a Vigo e a Paris, mas o País está sem as ligações internacionais à Europa que existiram até 2019.

Logo em janeiro de 2023, o PCP assinalou que à proposta de plano ferroviário nacional faltavam comboios sem os quais nada funciona, e ferroviários, que já hoje faltam na CP quer nos comboios, quer nas oficinas, devido a baixos salários, más condições de trabalho e más perspetivas de carreira.

O PCP reiterou que o Plano Ferroviário Nacional tinha de ter em conta a ligação ferroviária ao novo aeroporto de Lisboa, e que ia exigir uma alteração à última fase da ligação Porto-Lisboa, com a entrada em Lisboa pela terceira travessia do Tejo depois de ligar ao aeroporto.

Importa ainda reafirmar as linhas centrais para o desenvolvimento da infraestrutura e dos serviços ferroviários, quer aqueles que se encontram amplamente estudados e consensualizados, mas cuja concretização tem sido constantemente adiada pelos sucessivos Governos, quer aqueles que satisfazem necessidades evidentes e importa rapidamente colocar em andamento.

Já estimámos que o investimento em ferrovia deveria, no prazo de 10 anos, chegar a 0,5 % do PIB (produto interno bruto) — em infraestrutura, material circulante, reforço operacional —, numa opção que tem o potencial de contribuir para a dinamização da atividade económica do País, do aparelho produtivo e da indústria nacional, contribuindo para a criação e fixação de emprego qualificado, a coesão territorial, a diminuição de importações, a redução da dependência do transporte individual, a defesa do meio ambiente, a modernização e desenvolvimento do País.

O PCP nunca deixou de lutar contra a política de liquidação da rede ferroviária e do transporte ferroviário em Portugal e de fazer chegar à Assembleia da República a luta das populações contra a política ferroviária de direita, posta em prática por Governos do PS, do PSD e do CDS, e nunca deixou de apresentar propostas de outros caminhos e soluções para a modernização da ferrovia nacional.

É isso que volta a fazer hoje, com a apresentação do projeto de resolução que submete a esta Assembleia, avançando com medidas concretas e necessárias para enfrentar as dificuldades que afetam a rede ferroviária nacional, para corrigir e descongelar o Plano Ferroviário Nacional e investir decididamente na ferrovia como fator essencial para o desenvolvimento nacional.

*Aplausos do PCP.*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, a Mesa não tem registo de nenhum pedido de esclarecimento, por isso, vamos passar à próxima intervenção, do Sr. Deputado Bernardo Blanco, da Iniciativa Liberal, que dispõe de 8 minutos e 37 segundos.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente: Para Portugal crescer e cumprir também os objetivos ambientais com que se comprometeu, a nossa rede ferroviária tem de crescer com mais regularidade, mais oferta e mais concorrência, o que levará a menos tempo de viagem, menos espera e menos assimetrias.

A Iniciativa Liberal continua a defender o seu plano ferroviário nacional, com horizonte para 2040, conforme aquilo que já aqui apresentámos na Legislatura anterior. A nossa prioridade é a ligação de todas as capitais de distrito por via ferroviária, de modo que todas estejam ligadas e a duas horas de distância de Lisboa ou Porto.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Eh!

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — O plano assenta em vários eixos: apostar nas linhas ferroviárias de alta velocidade; executar, também, o Plano Ferroviário Nacional com algumas correções, que hoje propomos novamente; executar os projetos bastante atrasados do Plano Nacional de Infraestruturas de 2030; fazer uma intervenção de fundo em várias ligações interurbanas, para melhoria da capacidade e velocidade; reativação de algumas linhas com interesse económico, social e turístico; maior concorrência do serviço ferroviário atualmente prestado pela CP, que, ao contrário do que aqui foi dito, não tem praticamente concorrência e, por isso, certamente, na prática, não há uma liberalização do setor; e, por último, potenciar o transporte ferroviário de mercadorias, reduzindo a taxa de uso, até porque — já agora, falando das portagens, cuja eliminação de algumas foi aqui aprovada! — temos um mercado que está obviamente numa situação em que não concorre com as mesmas regras de jogo. Por isso, se quisermos ter comboios de mercadorias, se ainda quisermos ter alguns, temos, no mínimo, de reduzir a taxa de uso.

Por muito que tenhamos vivido anos e anos de muitas promessas do Partido Socialista, infelizmente muito pouco se avançou na expansão das vias ferroviárias. Muito pouco saiu do plano. Assim, agora, mais do que planear, é preciso executar, e para isso acontecer também defendemos que seja definida uma meta orçamental plurianual, para que haja investimento alocado em metas temporais vinculativas, independentemente de qual for o Governo.

Com o PS, Portugal ficou quase 9 anos «a ver passar comboios». Esperamos que, com este Governo, a viagem possa ser diferente.

*Aplausos da IL.*

O Sr. **Presidente**: — Para um pedido de esclarecimento, dou a palavra ao Sr. Deputado Carlos Barbosa, do Chega, que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — Sr. Presidente, Sr. Deputado, primeiro, gostaria de dizer que o que este debate do Partido Socialista nos traz faz-me lembrar uma célebre frase do anterior Secretário de Estado das Infraestruturas, Frederico Francisco, que é a seguinte: «se há atrasos é porque há obra». É isto que fica do PS — se há atrasos é porque há obra!

*Protestos do PS.*

Quer dizer, vocês não têm feito nada. É uma realidade.

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — E o Chega, quer obra?

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — Sr. Deputado Bernardo Blanco, há, na realidade, uma necessidade de repensar a política dos transportes em Portugal. E nesse sentido acompanhamos a vossa proposta — que já foi submetida na Legislatura passada e o partido Chega votou favoravelmente —, porque achamos que, sim,

devemos pensar tanto no plano plurianual como, também, no próprio investimento da ferrovia, que deve ser repensado, ele e a forma como deve ser feito.

Sabemos, também, que o relegar da ferrovia a um processo de desinvestimento contínuo levou a que estejamos, neste momento, a ter este tipo de debate, quando já deveríamos estar muito mais à frente nesta questão da ferrovia.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Claro!

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — Não podemos esquecer que tínhamos 3600 km de ferrovia e, neste momento, temos 2400 km. Os 3600 km eram «do tempo da outra senhora», neste momento, temos menos ferrovia do que autoestradas. Somos o único país da Europa que tem 3100 km de autoestradas, comparando com a ferrovia.

*Aplausos do CH.*

A questão que lhe faço é a seguinte, Sr. Deputado Bernardo Blanco: considera melhorar este projeto, junto com o partido Chega,...

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Qual é o projeto do Chega?

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — ... e entregar um plano de mobilidade sustentável nacional, que deverá ter em conta os planos de mobilidade municipais, no âmbito normativo de desenvolvimento sustentável, definido pela ISO 37120, tal como já é usado em outros países da Comunidade Europeia?

*Aplausos do CH.*

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Mas qual é o projeto do Chega?

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Bernardo Blanco, dispondo de 2 minutos.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, Sr. Deputado, tendo a concordar com o teor da intervenção, no geral.

Efetivamente, hoje não há um projeto do Chega em discussão — se for esse o projeto, tenderemos a concordar —, a menos que também tenham tentado arrastá-lo e o Partido Socialista não tenha deixado, que foi o que aconteceu, por exemplo, com um projeto nosso relativamente à devolução do dinheiro dos passes e dos bilhetes...

*Protestos do PS.*

... que, infelizmente, as pessoas não podem usar, devido às greves — mas outro projeto do Livre foi arrastado e, aí, o PS já deixou.

Independentemente disso, esperemos que o Partido Socialista possa acompanhar isto, porque todas as semanas, todos os meses, as pessoas estão a gastar indevidamente dinheiro em Uber, em táxis, noutros transportes, e não estão, basicamente, porque há greves, a fazer uso do dinheiro que já empregam nos bilhetes e nos passes.

O Sr. **Pedro dos Santos Frazão** (CH): — Essa é que é a verdade!

*Protestos do PS.*

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Esse reembolso deve ser automático, como já é noutros países.

*Aplausos da IL.*

*Protestos de Deputados do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Mendes Lopes, do Livre, que dispõe de 8 minutos.

A Sr.<sup>a</sup> **Isabel Mendes Lopes** (L): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Caros Cidadãos: É hoje sabido que os comboios são essenciais para o nosso dia-a-dia e para termos um país desenvolvido, unido e coeso. Já o era há mais de 150 anos, quando as primeiras linhas de caminho de ferro começaram a ser construídas, e com razão.

O transporte ferroviário foi vital para o desenvolvimento de tanto do nosso território. E depois, sobretudo no final do século XX, houve uma aposta clara no transporte rodoviário, mas também um desinvestimento e mesmo um boicote ao transporte ferroviário, o que levou a que tenhamos muito menos quilómetros de linhas em funcionamento do que há muitos anos, e ao declínio que ainda hoje vivemos.

Foi um erro que estamos a pagar muito caro e que temos de reverter, aliás, em linha com o que tem sido toda a política europeia. Não investir na ferrovia tem consequências profundas para o desenvolvimento social e económico do País, bem como para a sua coesão territorial.

A ferrovia é o pilar central de um verdadeiro sistema de transportes públicos que serve todas as pessoas e que não obrigue ninguém a ter de depender do automóvel. Por isso é tão urgente termos um plano ferroviário nacional, mas integrado num plano de mobilidade nacional, que seja ambicioso e que garanta que o comboio chegue a todos os lugares onde deve chegar, que está bem ligado e articulado com outros transportes, que é simples, fácil e barato de usar, que chega a tempo e nos horários que servem o dia-a-dia das pessoas.

É tão urgente o plano como também garantir todas as condições para que o mesmo seja cumprido: desde logo orçamento, mas, também, mão-de-obra e reforço de trabalhadores das empresas ferroviárias, bem como uma grande articulação entre as empresas ferroviárias, as empresas de transportes públicos e as autoridades de transportes.

Para tudo isso é preciso ambição. E foi essa ambição que levou à criação do passe ferroviário nacional. Foi criado há um ano, por proposta do Livre, e hoje permite viajar nos comboios regionais, em todo o território nacional, por 49 € por mês. Isto significa uma poupança de 40 €, 70 €, 80 € para tantas pessoas que já antes se deslocavam de comboio, mas também para muitas pessoas que passaram a andar de comboio. Passou a ser mais barato e mais simples — e falamos de 100 comboios por dia. A própria CP refere que a criação do passe ferroviário nacional é um dos fatores para o seu aumento de passageiros em 2023.

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Isabel Mendes Lopes** (L): — Estes avanços são muito positivos e é importante reconhecê-lo, mas o Livre sabe que o passe ferroviário nacional ainda não chega a todas as pessoas a quem deveria chegar.

Foi por isso que o Livre propôs, no Orçamento do Estado para 2024, um alargamento do passe ferroviário nacional. Foi aprovado que neste ano, em 2024, o passe ferroviário nacional, com os mesmos 49 € por mês, passe também a dar acesso aos comboios inter-regionais de todo o País e aos urbanos e intercity em percursos específicos, no que representa cerca de 250 comboios por dia cobertos pelo passe ferroviário nacional.

Este alargamento estava previsto para o primeiro semestre deste ano, ou seja, até domingo passado. O Sr. Primeiro-Ministro, nesta Câmara, referiu que não tinha ainda um prazo estabelecido, mas que este alargamento seria concretizado em breve. Todos os dias, desde domingo, representam um atraso face àquilo que foi aqui aprovado e que é lei. E, sobretudo, cada dia que passa representa um prejuízo para as pessoas que hoje já poderiam estar a beneficiar de um passe ferroviário nacional com acesso a 250 comboios por dia.

É urgente implementá-lo, e nós não podemos permitir que setembro, que é o mês em que tantas pessoas voltam ao trabalho, comece sem ter o passe ferroviário nacional já alargado. Mas, mesmo aí, não estaremos satisfeitos.

É preciso continuar a tornar os transportes públicos mais baratos, eficientes e fáceis de usar e por isso continuaremos a insistir num passe ferroviário nacional que dê acesso a todos os comboios do País e, depois,

num passe de mobilidade nacional que permita a utilização de todos os transportes públicos. Isto porque dar resposta às necessidades de transporte das pessoas é uma política ambiental e social essencial para o futuro do País e para a qualidade de vida de todos nós.

O Sr. **Jorge Pinto** (L): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Isabel Mendes Lopes** (L): — Mas também sabemos que não basta. Para termos o aumento de passageiros, temos de garantir o reforço do serviço ferroviário: mais comboios, confortáveis e que cheguem a horas — sim, são objetivos muito concretos e que têm de ser cumpridos.

A melhoria do serviço é um passo essencial para garantir que o aumento da utilização é consistente e consolidado, mas não podemos deixar que boas medidas sejam abandonadas. Por isso, o Livre defende o investimento na renovação e aquisição de material circulante, o investimento na nossa rede ferroviária, até para a tornar numa verdadeira rede, e o investimento nas nossas empresas ferroviárias.

Também é necessária a articulação com Espanha: na construção da rede de alta velocidade e na articulação de serviços. Aliás, este tem sido um dos nossos problemas, porque em questões fundamentais retrocedemos décadas nestes anos recentes. É o caso da suspensão dos serviços noturnos do Lusitânia e Sud Expresso, que ligavam Portugal e Espanha à fronteira francesa e que não foram retomados.

O Sr. **Jorge Pinto** (L): — Bem lembrado!

A Sr.<sup>a</sup> **Isabel Mendes Lopes** (L): — Isto em contraciclo com o que tem vindo a acontecer por toda a Europa, onde comboios noturnos estão a ser recuperados, substituindo ligações aéreas.

No ano passado, milhares de peticionários pediram o regresso dos comboios noturnos internacionais em Portugal e, no início deste ano, em 2024, esta Câmara aprovou, também por proposta do Livre, que fossem retomados. Voltamos hoje a insistir nesta retoma e nas negociações com Espanha, porque, entretanto, o Governo mudou e não é clara a posição e a urgência deste Governo face aos comboios noturnos. O Livre sabe que são essenciais para uma estratégia ferroviária de mobilidade sustentável. Portugal não se pode dar ao luxo de deles abdicar, nem de se isolar do espaço europeu, logo, temos de trabalhar para isso.

*Aplausos do L.*

O Sr. **Presidente**: — Não havendo inscrições para pedidos de esclarecimento e não estando presente a Sr.<sup>a</sup> Deputada Inês de Sousa Real, passamos para a intervenção seguinte, que será proferida pela Sr.<sup>a</sup> Deputada Marisa Matias, do Bloco de Esquerda. Dispõe de 9 minutos.

A Sr.<sup>a</sup> **Marisa Matias** (BE): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Este debate ainda agora começou e já tem uma curiosidade — de um lado, temos o Partido Socialista que marcou um debate para exigir ao Governo que fizesse o que a sua maioria absoluta não fez; e, do outro lado, temos o PSD que critica o que a maioria absoluta não fez e, consequentemente, não traz uma única proposta a este debate.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Isso já estava escrito antes!

A Sr.<sup>a</sup> **Marisa Matias** (BE): — Longe deste jogo de sombras, consideramos a ferrovia central para o desenvolvimento estrutural da economia portuguesa, para a transformação da mobilidade, para responder à emergência climática.

Os partidos que suportam o Governo escolheram, como disse, não trazer nenhuma proposta a debate. O PSD e o CDS fizeram-no não por não terem propostas, mas, antes, para esconderem as propostas que têm.

O Programa do Governo é, aliás, claríssimo sobre as suas prioridades para este setor. Num documento carregado de formulações genéricas de promessas ambíguas para salários ou para serviços públicos, é na sanha privatizadora que encontramos todo o detalhe. O Governo especifica até que o serviço prestado pela CP precisa da entrada de novos concorrentes. Nesse Programa do Governo está tudo o que a direita procura hoje esconder: liberalização, abertura à concorrência e privatização.

O Reino Unido é, aliás, um bom exemplo do futuro que a direita quer para Portugal. Foi o primeiro país a desenvolver a ferrovia moderna e foi também o primeiro país a implementar o modelo de privatização liberal, por isso convém ver com atenção os resultados desse modelo.

Em 1939, durante e por causa da guerra, os caminhos de ferro foram colocados sob gestão estatal britânica e, em 1947, foram definitivamente nacionalizados. Em 1990, com a onda neoliberal, foram privatizados e o resultado foi o que se previa: degradação das infraestruturas, custos de operação elevados, cancelamento de viagens, fragmentação de linhas, injeção de dinheiro público e, claro, bilhetes caros.

De tal forma os resultados da privatização foram catastróficos que só nos últimos anos foram já feitas nove nacionalizações para reverter este fracasso, incluindo as de todo o serviço no País de Gales e na Escócia. E é também para reverter esse fracasso que o Partido Trabalhista de Keir Starmer, insuspeito de gostar de nacionalizações, propõe agora a nacionalização total do serviço ferroviário nos próximos cinco anos. Calcula-se que, entre a redução de desperdício e recuperação de dividendos, o Reino Unido possa economizar mais de 1000 milhões de euros com esta operação.

A direita portuguesa propõe simplesmente fazer o que sempre fez. Imbuída de um espírito patriótico, com escudo e quinas no logotipo, quer importar para Portugal o que correu mal nos outros países.

Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, a história recente da ferrovia no nosso País foi feita de encerramentos. O fator estruturante para esse declínio foi a falta de investimento. A direita até pode aplaudir a degradação que o PS impôs à ferrovia por achar que lhe serve para a intenção de privatizar, mas à esquerda sabemos que a ferrovia precisa de investimento e esse investimento exige que se mantenha em mãos públicas.

Com a ajuda das regras da governação económica, mesmo existindo fundos europeus para a construção de caminhos de ferro, espartilhou-se o investimento público e perdemos capacidade produtiva em material circulante, em infraestruturas, em inovação. Foi também por isso que perdemos mão-de-obra qualificadíssima para estas tarefas. E foi também com a ajuda das regras europeias que se ditou a separação entre a infraestrutura e o serviço ferroviário. Em Portugal, os carris e as carruagens não podem estar na mesma empresa.

Este modelo não serve às populações. É, antes, um modelo preparado para a privatização, para a entrada de privados e para a gestão das infraestruturas que continuam a ser pagas com dinheiros públicos.

O que não deixa de ser curioso é que, nesta fase, a maior parte das empresas novas a entrar nos carris dos Estados têm sido empresas públicas de outros países. No caso português, temos a compra da Takargo pela empresa ferroviária do Estado francês e a possibilidade de vir a empresa estatal espanhola para o serviço de passageiros. Dir-se-ia até que a direita não tem qualquer problema com o Estado, desde que seja o Estado de outro país.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, a questão da ferrovia é mais do que económica, é uma discussão sobre a nossa vida. Os caminhos de ferro devem ser absolutamente centrais na política e nas decisões públicas, por quatro razões: são a garantia de um modelo sustentável de mobilidade; ajudam a estruturar o urbanismo das nossas cidades e a paisagem natural do nosso território; são a salvaguarda dos recursos do planeta; e promovem a qualidade de vida e a própria vida.

O futuro não pode passar por um modelo de transporte assente em carros e em aviões. Enquanto sociedade, conseguimos fazer muito mais e muito melhor. Esse caminho é o da massificação do transporte ferroviário, que liberta espaço nas cidades, protege o território e faz bem à economia.

A máquina a vapor revolucionou o mundo, as mentalidades, a capacidade de produção e até mudou o modo de produção. Será que, mais de 300 anos depois, com muito mais tecnologia, não conseguimos que essas invenções estejam ao serviço das populações? Nós respondemos que sim. Podemos organizar-nos enquanto sociedade para suprir as nossas necessidades coletivas. Mais transporte público significa menos gastos individuais com a mobilidade, mas também a necessidade de menos investimento público para a suprir, significa menos tempos nas deslocações casa-trabalho, significa mais recursos e mais tempo para viver.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente**: — A Mesa não registou inscrições para pedidos de esclarecimento, por isso vamos continuar com as nossas intervenções.

Para esse efeito, está inscrito o Sr. Deputado José Carlos Barbosa, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, que dispõe de 19 minutos.

O Sr. **Bruno Nunes** (CH): — Agora é que é!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Quando, em 2015, iniciámos a governação, herdámos uma verdadeira hemorragia ferroviária, provocada pelo PSD, que precisava de ser estancada com urgência.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — E a bancarrota?!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — A nossa prioridade foi recuperar o que estava abandonado e devolver a confiança aos portugueses, garantindo que a oferta era cumprida.

Ao fecho de oficinas, respondemos com a abertura de novas oficinas, reforçando a capacidade de resposta. Ao fecho de linhas, respondemos com 2000 milhões para o Ferrovias 2020, que reabriu e reabilitou linhas e eletrificou praticamente toda a rede ferroviária nacional.

*Protestos de Deputados do PSD.*

Ao abate indiscriminado de comboios, respondemos com a compra de 22 novos comboios e o concurso para mais 117. Ao aumento dos passes, respondemos com a redução tarifária, incentivando a procura.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — E a Linha do Douro?

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Provámos, assim, que a fórmula de Sérgio Monteiro estava errada. O fecho de linhas estava errado, o emagrecimento das empresas estava errado e o abate de comboios estava errado.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — E a bancarrota?!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Mas, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, os números falam por si. Em 2023, foram transportados 172 milhões de passageiros, mais 52 % que em 2015.

Sabemos hoje que é vital garantir os ciclos contínuos de investimento para manter a prontidão e capacidade das empresas do setor. Por isso, criámos o Plano Ferroviário Nacional, com horizonte para 2050.

Portugal sempre teve planos rodoviários robustos, mas nunca teve um plano ferroviário nacional. Agora, chegou a hora de o País investir ainda mais na ferrovia e por isso é importante a implementação do PFN. Este plano não é apenas uma lista de boas intenções, é uma visão estratégica para o futuro, que servirá de linha orientadora para futuros investimentos, independentemente de quem governe.

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — Isso não foi em 2020?

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Parte do plano já está em marcha, com a linha de alta velocidade Porto-Lisboa, Lisboa-Évora e as obras do Ferrovias 2020.

Mas o plano ferroviário nacional é muito mais. Queremos levar o comboio a todas as capitais de distrito.

A Sr.<sup>a</sup> **Marina Gonçalves** (PS): — Muito bem!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Queremos reduzir o tempo de viagem e promover ligações aos aeroportos e aos portos.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Agora a sério...!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Mas queremos novas linhas: queremos a Linha do Vale do Sousa; queremos a Linha de Trás-os-Montes, queremos reabrir a Linha do Douro até Barca d'Alva; queremos a Linha Aveiro-Vilar Formoso; e queremos a Linha Évora-Faro de alta velocidade.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Vá lá, agora a sério...!

A Sr.<sup>a</sup> **Marina Gonçalves** (PS): — Está claro que os Srs. Deputados não querem!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, a obra está no terreno, o debate sobre o PFN gerou centenas de contributos e um consenso alargado. A ferrovia, graças até ao ex-Ministro Pedro Nuno Santos, passou a ser vista como uma prioridade nacional.

*Protestos do PSD.*

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Agora sem te rires!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — É crucial que o Governo dê continuidade ao caminho que começámos.

*Aplausos do PS.*

*ir*

**Vozes do PSD:** — Tiveram oito anos!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — A discussão e aprovação do Plano Ferroviário Nacional será um passo decisivo, porque teremos mais rede, mais capacidade, mais operação, mais comboios, mais passageiros e, acima de tudo, coesão territorial.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente:** — O Sr. Deputado tem um pedido de esclarecimento do Sr. Deputado Paulo Moniz, do Grupo Parlamentar do PSD, que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, depois desta última intervenção, percebemos que este é um debate essencialmente de credibilidade política.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Muito bem!

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Constatámos imediatamente que o Sr. Deputado Pedro Nuno Santos perdeu o comboio. Já tinha perdido os aviões e hoje perdeu o comboio.

*Aplausos do PSD.*

*Risos do CH.*

Mas do que se trata aqui é de uma circunstância muito simples. O ex-Ministro Pedro Nuno Santos, em julho de 2021, pretendeu fazer este Plano Ferroviário Nacional e fez um despacho que permitia dois anos de atraso — que os teve.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Exatamente!

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — E os senhores, do ponto de vista da credibilidade política, fazem aquilo que também se pode confundir com um certo masoquismo político. E porquê? Os senhores agendaram para hoje a aprovação de um plano que tiveram mais de três anos para fazer e não conseguiram.

*Aplausos do PSD.*

A Sr.<sup>a</sup> **Marina Gonçalves** (PS): — Não pretendemos, fizemos!

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas os senhores fazem outra coisa: os senhores têm a desfaçatez, tendo em conta que o Governo tem 90 dias, de vir aqui pedir a aprovação de um projeto de resolução que não souberam apresentar quando eram Governo.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Isto chama-se desfaçatez política! A credibilidade na política é fundamental e, mais, hoje a ausência do Dr. Pedro Nuno Santos não é inocente.

**Vozes do PSD:** — Exatamente! Onde é que ele está?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Nós já sabíamos que ele tinha perdido o comboio; estamos a ver que ele começa a perder o País.

*Aplausos do PSD.*

E mais vos digo: em 2023, no primeiro semestre, houve mais de 15 000 — 15 000! — reclamações, um aumento de 90 % em relação a 2022. Tudo isso, num sistema caótico que era liderado pelo Partido Socialista.

A pergunta que lhe deixo é muito simples: porque é que os senhores, em coerência e em credibilidade política, não propuseram este projeto de resolução quando era um Governo socialista?

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Porque é que o fazem com um Governo que tem 90 dias?

*Protestos do PS.*

A isso chama-se hipocrisia política, a isso chama-se falta de credibilidade.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente:** — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado José Carlos Barbosa, que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Sr. Presidente, para percebermos a falta de decoro e até a falta de vergonha do PSD,...

**Vozes do PSD:** — Ah!...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Oh!...

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — ... depois de ter fechado oficinas, de ter encostado material circular — 10 % do material urbano de Lisboa foi encostado,...

**Vozes do PS:** — É verdade!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — ... dezenas de locomotivas elétricas foram encostadas, e, aliás, iam dar-se ao luxo de, depois de eletrificar, meter comboios *diesel* debaixo da catenária —, ainda temos um Deputado do PSD a falar-nos do PFN, quando o PFN teve uma primeira fase de contribuições...

*Protestos do PSD.*

... e houve um amplo debate público em que os portugueses puderam contribuir. Das 600 de contribuições para o Plano Ferroviário Nacional, imaginem — pasmem-se todos! —, o PSD apresentou zero propostas. Zero!

*Aplausos do PS.*

*Protestos do Deputado do PSD Gonçalo Lage.*

Sr. Deputado, se quer ter um debate sério, faça o favor de aprovar o Plano Ferroviário Nacional, que nós cá estaremos para o discutir.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente:** — Para uma intervenção, dou a palavra ao Sr. Deputado João Tilly, do Grupo Parlamentar do Chega, que dispõe de 16 minutos e 41 segundos.

O Sr. **João Tilly** (CH): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: A Linha da Beira Alta, 1880-1882, foi construída ainda Portugal era uma monarquia e o rei era D. Luís. Era o tempo romântico de Eça de Queirós e de Antero de Quental; Karl Marx morria sem ter conhecido a eletricidade, a lâmpada elétrica estava a ser inventada por Thomas Edison, em 1879.

Nos 100 anos seguintes, a Linha da Beira Alta transportou milhões de portugueses: militares para os quartéis; trabalhadores para as três grandes cidades da altura; estudantes para as universidades; emigrantes para França, para trabalhar. Para trabalhar!

**Vozes do CH:** — Muito bem!

O Sr. **João Tilly** (CH): — Por aquela linha foram transportados, diariamente, toneladas de produtos agrícolas, gado, minério e matérias-primas para as siderurgias.

Nos anos 90, acabaram os comboios em Viseu. Duraram exatamente 100 anos.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Com Cavaco Silva!

O Sr. **João Tilly** (CH): — As promessas de reativação voltam, em todas as campanhas eleitorais, por parte do PS e do PSD, mas só as promessas, claro. Só as promessas, nada mais!

*Protestos do Deputado do L Rui Tavares.*

Saltando para os nossos dias, as obras de modernização da Linha da Beira Alta deviam ter sido concluídas no início de 2020, ao abrigo do programa Ferrovia 2020. Em vez disso, começaram apenas no final de setembro de 2021, e a linha fechou, em abril de 2022, para o que seriam uns anunciados nove meses de obras. Repito, nove meses!

Já lá vão 26 meses, portanto, o triplo, e as obras vão a meio. O Ministro das Infraestruturas, quem era? Pedro Nuno Santos. Está explicado!

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Muito bem!

O Sr. **João Tilly** (CH): — E, por isso, o seu sucessor, João Galamba, qual «mentígrafo», veio repor a verdade — a verdade dele! —: «Um conjunto de obras como este, orçado em mais de 200 milhões, estará pronto em 12 de novembro de 2023.»

*Risos do Deputado do CH Miguel Arruda.*

Quem era o ministro? João Galamba. Também está explicado!

Ora, mesmo que assim fosse, seriam já três anos de atraso, mas eis que, após a demissão de Galamba, o novo prazo socialista foi empurrado, e pela terceira vez, para o final do primeiro semestre de 2024. Ou seja, para a semana passada!

Aqui, para tudo! Para tudo, porque este Governo mudou radicalmente a política de informação. Como? Muito simples: acabou com ela, com a informação toda.

*Aplausos do CH.*

Com toda, mesmo. Não só com a informação sobre as urgências fechadas, sobre as grávidas, sobre as urgências pediátricas de Viseu, encerradas sem prazo de reabertura, mas agora acabou também com a informação sobre a Linha da Beira Alta.

Quando vão, então, terminar as obras? Quando é que a Linha vai entrar em funcionamento? A resposta está no Céu: quando Deus quiser!

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

Entretanto, já se gastaram mais de 9 milhões de euros em transportes rodoviários, e ninguém sabe quantas dezenas ou centenas de milhões de euros se perderam pela falta de transporte de pessoas e mercadorias nesses dois anos e dois meses. E já nem se fala nos milhares de toneladas de emissões de CO<sub>2</sub>, isso já não interessa nada.

Srs. Deputados, podemos seguramente multiplicar estes prejuízos por dois, pois a procissão ainda vai no adro. Passo lá todas as semanas, e nem sequer os carris foram ainda colocados em Nelas, por exemplo. Depois, acontecem fenómenos inacreditáveis, como o do roubo sistemático de carris — carris com 50 m e 70 m, como é que os roubam?! — ou o da contração de um túnel durante a noite.

Aos 200 milhões de euros projetados em 2020, poderemos somar outros 200, 300 ou 400! Ninguém sabe.

Mas nem tudo é mau. A velha discussão sobre a bitola ibérica e a bitola europeia está ultrapassada. Sem carris, tudo fica mais fácil: não há bitolas para ninguém!

*Aplausos do CH.*

Os jipes e os todo-o-terreno, que lá andam nas obras, são os únicos comboios que se veem passar.

Srs. Deputados, o País anda entretido com o novo aeroporto, com o TGV, com a terceira ponte, mas não conseguimos, sequer, acabar as obras da Linha da Beira Alta. Isto é ridículo, para dizer o mínimo.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Muito bem!

O Sr. **João Tilly** (CH): — E o interior lá continua, aos pontapés da classe política — bem instalada nos seus belos gabinetes, aqui em Lisboa, e o interior parado, paradinho; esquecido, esquecidinho.

*Protestos do Deputado do PSD Cristóvão Norte e do Deputado do L Rui Tavares.*

Srs. Deputados, como diz o político que acordou agora, na política em Portugal, só há uma palavra para caracterizar isto. Sabem qual é a palavra? «Socialismo».

*Aplausos do CH.*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, a Mesa regista uma inscrição para pedir esclarecimentos. Para esse efeito, vou dar a palavra ao Sr. Deputado Jorge Botelho, do Partido Socialista, que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Deputado João Tilly, a proposta do projeto de resolução do PS vem mesmo ao encontro, se calhar, das preocupações de que o Sr. Deputado falou, dali da tribuna,...

*Protestos do CH.*

... dizendo mal de tudo e de todos, como se não houvesse obra.

**Vozes do CH**: — Há atrasos!

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — Não é verdade que não haja obra ferroviária no terreno, Sr. Deputado.

**Vozes do PS**: — Muito bem!

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — No Algarve, há uma eletrificação da linha a acontecer. São 70 milhões de euros, depois de muitos anos sem obra ferroviária no Algarve, Sr. Deputado,...

*Aplausos de Deputados do PS.*

... pelo que isso não é verdade!

*Protestos do CH.*

O que verdadeiramente está em causa, e em que nos devemos focar na nossa votação, é saber se o Chega concorda, ou não, que o documento do Plano Ferroviário Nacional deve ser aprovado.

O Sr. **Cristóvão Norte** (PSD): — É isso mesmo! É importante!

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — Porque nós não chegámos aqui ontem!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Antes tivessem chegado!

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — Já houve planeamento, houve consulta pública, agora há um processo que tem de ser discutido aqui, e há um documento que o Governo trará, ou não trará, à Assembleia.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Se tivessem chegado ontem, o País não estaria assim tão mal!

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — Concorda o Chega que deve vir cá, à Assembleia, o documento do Plano Ferroviário Nacional, para poder ser validado, verificado, discutido? Concorda com isso o PSD? Concordam as bancadas da oposição? É isso, verdadeiramente, que está em questão.

*Protestos do CH.*

Pela nossa parte, trazemos à discussão...

*Protestos do CH.*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço desculpa por interromper e parar a contagem do tempo. É que não é possível ouvir a pergunta que está a ser feita.

*Protestos do PS e contraprotestos do CH.*

Sou eu que oriento os trabalhos. Estou a fazê-lo e não preciso de ajuda, obrigado.  
Faça o favor de continuar, Sr. Deputado.

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — Pela nossa parte, com este projeto de resolução, o que importa é continuar o trabalho que está a ser feito,...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Qual?!

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — ... depois do planeamento, depois da consulta pública, com o debate na Assembleia da República daquilo que os senhores não reconhecem, que foi um trabalho enorme do anterior Governo,...

*Protestos de Deputados do PSD.*

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — ... do Secretário-Geral do Partido Socialista, Pedro Nuno Santos,...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Ah!...

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — ... em fazer trabalho, planeamento, em relação à ferrovia neste País.

*Aplausos do PS.*

Srs. Deputados, nós queremos a discussão, queremos validar e queremos que este Governo, que agora está no poder, continue o trabalho que — bem! —...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Não fizeram!

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — ... foi planeado,...

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Não foi feito!

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — ... feito e colocado à consulta pública pelo Partido Socialista.

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — Muito bem!

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — Agora, são precisas as obras e é preciso ir aos financiamentos, que também é importante. Estamos cá para discutir sobre isso.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Para responder, dou a palavra ao Sr. Deputado João Tilly, que dispõe de 2 minutos.  
Faça favor.

O Sr. **João Tilly** (CH): — Sr. Presidente, não vou precisar de tanto tempo.

O Sr. Deputado fala em obras que estão em curso. Pois! Estão em curso há dois anos e dois meses, e não vamos sequer em metade.

A Sr.<sup>a</sup> **Marina Gonçalves** (PS): — Está em curso!

O Sr. **João Tilly** (CH): — Fala em milhões de euros, e eu não duvido que os senhores despejem milhões para cima dos problemas, só que eles não se resolvem só com o dinheiro que se investe.

A Sr.<sup>a</sup> **Rita Matias** (CH): — Ora bem!

O Sr. **João Tilly** (CH): — Eu passo lá todos os dias. A diferença entre nós, Sr. Deputado, é que eu passo todos os dias em Nelas, e muitas vezes em Mangualde, e todas as semanas vejo as obras. Portanto, vejo que aquilo está parado, paradinho,...

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — Mas há obras!

O Sr. **João Tilly** (CH): — ... e disse isso à candidata por Viseu, que está aqui presente. Eu disse-lhe: «Ó Sr.<sup>a</sup> Doutora, por este andar, não sei se nós os dois ainda estaremos no ativo quando as obras acabarem.»

Obras, vai haver, mas digo-lhe outra vez: não sei se nós os dois ainda seremos capazes de as ver e de andar de comboio quando elas terminarem.

Claro que Portugal precisa de um plano ferroviário. A ferrovia é importantíssima em todos os países, e nós não somos nenhuma exceção. Mas quero lembrar-lhe que, realmente, é um pouco demagógico isso que está a dizer, porque dá ideia que o senhor aterrou agora aqui, vindo não sei de que planeta, e não é verdade.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Claro! Muito bem!

O Sr. **João Tilly** (CH): — Tivemos aqui um Primeiro-Ministro, que foi António Costa, e que também acabou por ser Ministro das Infraestruturas — é um Costa. Tivemos também outro Costa, que foi o Ministro da Educação.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Mal, também!

O Sr. **João Tilly** (CH): — E, olhe, de entre esses dois, não sei qual é o pior!

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

Costa, só há um. É o Diogo, o guarda-redes, e mais nenhum!

*Aplausos do CH.*

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado João Vale e Azevedo, do Grupo Parlamentar do Partido Social-Democrata, que dispõe de 20 minutos e 49 segundos.

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O PSD assume, hoje, neste debate, uma concordância muito substancial com o projeto de resolução apresentado pelo Partido Socialista sobre o Plano Ferroviário Nacional.

Esta não deve ser uma questão divisiva. Não há um plano ferroviário do PSD ou do PS, ou um plano ferroviário de esquerda ou de direita, há um Plano Ferroviário Nacional para Portugal, para os portugueses.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Jorge Botelho** (PS): — Ora aí está!

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — Tal como no passado foi possível conceber e executar um Plano Rodoviário Nacional, seguido por Governos liderados por PS e por Governos liderados pelo PSD, é agora também desejável a existência de um Plano Ferroviário Nacional, aprovado com amplo consenso, que garanta a estabilidade ao planeamento dos investimentos e uma perspetiva de longo prazo, contribuindo para o reforço decisivo do papel do transporte ferroviário e dos inequívocos benefícios ambientais que traz.

O PSD reafirma assim, neste debate, o papel central da ferrovia no setor dos transportes de passageiros e de mercadorias em Portugal, em consonância com o programa eleitoral e do Governo da AD. Programa este que já começou a ser executado e a fazer a diferença: tomámos uma decisão sobre a terceira travessia do Tejo e sobre a Linha de Alta Velocidade Lisboa-Madrid, cuja conclusão é acelerada; temos notícias sobre a resolução de diferendos com empreiteiros da linha Évora-Elvas e, ainda, com empreiteiros da Linha da Beira Alta, que bloqueavam obras; temos a aceleração do concurso da parceria público-privada para o troço Oiã-Soure, a designada «PPP2», da Linha de Alta Velocidade Porto-Lisboa; e, ontem mesmo, o Governo anunciou um apoio aos operadores de transporte ferroviário e de mercadorias, totalizando 45 milhões de euros, até 2029.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — Este apoio está em plena consonância com o Programa do Governo e tem o objetivo assumido de favorecer o transporte ferroviário face ao transporte rodoviário, atentas as externalidades envolvidas, relacionadas com emissões de gases com efeito de estufa, congestionamento e acidentes, que caracterizam mais vincadamente o transporte rodoviário.

Sendo claro o compromisso do PSD com a ferrovia, pergunta-se, então: qual o benefício de promover este debate sobre o Plano Ferroviário Nacional? Qual a urgência?

Como o Partido Socialista bem saberá, a aprovação do Plano Ferroviário Nacional está, em cumprimento da lei, dependente de informação das autoridades espanholas, em particular quanto ao relatório dos possíveis efeitos transfronteiriços. Após a pronúncia do Estado espanhol, não restarão razões para adiar a submissão do Plano Ferroviário Nacional à Assembleia da República, estando o PSD naturalmente disposto a consensualizar uma versão final.

Por isso, mais uma vez se pergunta: qual a necessidade, qual a urgência de um debate sobre o Plano Ferroviário Nacional, que não prejudica o arranque de nenhuma obra nem o lançamento de nenhum concurso?

Tentarei responder: o que o PS pretende com este debate é dar alguns sinais de vida, alguns sinais de iniciativa, mas pretende, principalmente, elogiar a obra do seu Secretário-Geral e ex-Ministro das Infraestruturas, Pedro Nuno Santos, contribuindo para o mito do fazedor, do Sr. Ferrovia, do dono disto tudo no que diz respeito a comboios, tentando passar a ideia de que tudo o que de bom aconteceu na ferrovia terá sido por obra e graça do PS e do seu líder. É isto que querem demonstrar, mas não será fácil.

Qual é, afinal, o legado do PS e do ex-Ministro Pedro Nuno Santos em relação à ferrovia? Há obras em curso? Há, obras que devem ser prosseguidas, mas o que mais há são atrasos significativos, de anos, como demonstraremos ao longo deste debate.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

A qualidade de serviço, em particular da CP, melhorou? Não melhorou. A baixa frequência de alguns serviços, os atrasos e as greves multiplicam-se. O conforto em várias linhas é uma miragem.

Houve aumento decisivo da oferta no transporte de passageiros e de mercadorias? Não houve. E se o Sr. ex-Ministro ainda fosse ministro nunca tal sucederia, e é aqui que o seu legado bate no fundo, porque a sua preocupação e a sua prioridade nunca foram aumentar a oferta em benefício das pessoas.

O Sr. ex-Ministro Pedro Nuno Santos prejudicou mortalmente este objetivo, porque quis demonstrar que a sua visão de sociedade era implementável na ferrovia, tal como fez na habitação, para mal de todos nós. Quis demonstrar que o Estado, sozinho ou com a CP — que na sua visão é uma extensão do Estado —, conseguia resolver todos os problemas da ferrovia, mesmo num contexto de repressão do investimento público imposta pelos Governos socialistas, e mesmo perante a urgência na alteração do nosso paradigma de transportes, que exige muito mais oferta ferroviária e, sim, a entrada de novos operadores.

Mas, para o PS e para o ex-Ministro Pedro Nuno Santos, ferrovia e CP são a mesma coisa. Por sua vontade não haveria sequer separação entre rede ferroviária e CP.

Esta obsessão revela a ausência de qualquer sentido estratégico e condenou o setor ferroviário de passageiros a uma agonia lenta,...

O Sr. **Cristóvão Norte** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — ... porque se resume a uma empresa ainda inflexível, ainda ineficiente, dependente do apoio do Estado e nunca sujeita ao desafio da concorrência.

Não sabemos, sequer, a extensão da ação da governação socialista e do ex-Ministro Pedro Nuno Santos no afastamento de concorrência. Sabemos que alguns operadores manifestaram interesse em explorar o mercado português, mas nada aconteceu.

Em relação à futura linha de alta velocidade, sabemos que o ex-Ministro Pedro Nuno Santos praticamente confessou que deveria ser um monopólio da CP.

Em resumo, nesta dimensão de afastamento de operadores alternativos, a política do PS teve um enorme sucesso. Mas sabe o PS o que isto significa? Significa que não há um impulso decisivo ao transporte ferroviário e significa a ausência de alternativas para as pessoas.

*Aplausos do PSD.*

A Sr.<sup>a</sup> **Marina Gonçalves** (PS): — Não é verdade!

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — O nosso caminho será diferente: porá as pessoas em primeiro lugar.

A CP terá o seu papel, mas não terá de ter o papel único. Poderemos e deveremos ter outros operadores, não erigiremos barreiras à entrada, e cada concessão de serviço público deverá ser competitiva. Favoreceremos, como já está a ser feito, o transporte de mercadorias por via ferroviária.

O PS, em três meses, mudou de paradigma e favorece agora o transporte rodoviário: esquece o princípio do poluidor-pagador e aprova a abolição de portagens nas ex-SCUT.

*Protestos do PS.*

Que exemplo de política ambientalmente sustentável!

*Aplausos do PSD.*

O PS passa para a oposição e sucumbe imediatamente ao populismo. Pois que sucumba e permaneça na oposição durante muitos anos,...

*Risos do Deputado do CH Filipe Melo.*

... porque o País precisa mesmo de outro impulso, de outra energia, de outras prioridades.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Do Chega!

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — O País não precisa de vaidades pessoais e do sacrifício do bem-estar das pessoas a demonstrações de suposta superioridade ideológica, precisa do bem-estar das pessoas no centro da ação política.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Essa arrogância fica mal!

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — É esse o compromisso inegociável do PSD na ferrovia, como em qualquer outra área.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

*Protestos do Deputado do CH Filipe Melo.*

*Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente Marcos Perestrello.*

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado tem três pedidos de esclarecimento, dos Srs. Deputados Raul Melo, do Chega; Pedro Coimbra, do Partido Socialista; e Jorge Pinto, do Livre.

Como pretende responder, Sr. Deputado?

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — Em conjunto, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Marcos Perestrello): — Muito bem.

Então, para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Raul Melo, do Chega, que dispõe de 2 minutos.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Raul Melo** (CH): — Sr. Presidente, o Sr. Deputado João Vale e Azevedo falou em compromisso do PSD para com a ferrovia. Pois, isso é mesmo necessário, pelo atual estado de abandono da ferrovia, devido a estas políticas que ultimamente têm sido implementadas, a estas sucessões de adiamentos em todas as obras que estão previstas.

Temos uma rede ferroviária que necessita de ser modernizada, mas tem de ser rapidamente, porque isso tem sido feito muito lentamente. Alguns troços não passam mesmo do papel para o terreno. Vejamos o exemplo da Linha do Douro, com a eletrificação entre a Estação de Marco de Canaveses e a da Régua, que foi anunciada em 2020 e tinha como início dos trabalhos 2021. Estamos em 2024 e a obra ainda não se iniciou.

**Vozes do CH**: — Muito bem!

O Sr. **Raul Melo** (CH): — Passaram já três anos e nada foi feito.

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — É verdade!

O Sr. **Raul Melo** (CH): — Passaram três anos sem nada ser feito, já para não falar também na eletrificação da Régua ao Pocinho, que se diz estar programada para depois da outra. Para quando? É isso que gostávamos de saber.

Quando falamos de eletrificação da via, não se trata só de plantar postes e estender a catenária. É preciso também fazer intervenção na via, na sinalização e nas agulhas, porque, por exemplo, na eletrificação que foi feita até à Estação de Marco de Canaveses ainda existem agulhas mecanizadas, e, como tal, tem continuado a ter constrangimentos, como antigamente.

Mas não temos só de investir na via, temos também de investir no material circulante. E o que é que tem sido feito em termos de investimento em material circulante?

Em Espanha, temos os nossos vizinhos da RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) que, quando não precisam de algum material, o que é que fazem? Mandam-no para os portugueses. O que é que fizeram há uns anos atrás? Os espanhóis tinham lá umas automotoras de que não precisavam, que não serviam para os espanhóis, mas serviram para os portugueses, e que andam alugadas em serviços no Norte do País.

Depois disso, o ex-Ministro das Infraestruturas, em 2020, fez mais um contrato de automotoras...

*Por ter excedido o tempo de intervenção, o microfone do orador foi automaticamente desligado.*

O Sr. **Presidente** (Marcos Perestrello): — O tempo acabou, Sr. Deputado.

*Aplausos do CH.*

Fica parte da história por contar, terá de vir num segundo capítulo.

Sr. Deputado Pedro Coimbra, tem a palavra para um pedido de esclarecimento, dispondo de 2 minutos.

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, durante demasiados anos, a nossa ferrovia esteve praticamente ao abandono. Durante os últimos anos do Governo do Partido Socialista, executaram-se 2,3 mil milhões de euros num dos maiores investimentos dos últimos largos anos.

**Vozes do PS:** — Verdade!

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — A aposta no transporte ferroviário tornou-se consensual no País. Infraestrutura e material circulante recolheram investimentos muito significativos. Finalmente, lançou-se a linha de alta velocidade entre Lisboa, Coimbra, Porto e Vigo,...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Mas qual linha?

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — ... que é só o maior e mais importante investimento público da primeira metade do século XXI.

O Sr. **Paulo Nuncio** (CDS-PP): — Qual linha?

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — A adoção de um plano ferroviário nacional que, durante várias décadas, possa planear o investimento de longo prazo é fundamental para garantir a continuidade das políticas públicas para o setor.

Em julho de 2021, o Governo do PS iniciou a elaboração do Plano Ferroviário Nacional. Após amplo debate e muitos contributos, em novembro de 2022, foi apresentada uma versão do Plano Ferroviário Nacional em que constam as principais necessidades do País. Aguarda-se agora a sua aprovação.

*Risos de Deputados do PSD.*

Sr. Deputado João Vale e Azevedo, tenho duas perguntas para lhe fazer. Primeira: o PSD reconhece o trabalho dos Governos do PS na ferrovia, e na linha de alta velocidade em particular?

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Qual linha de alta velocidade?!

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — Segunda pergunta: o PSD, a bem do País e a bem do setor, a bem dos portugueses, está disponível para aprovar o Plano Ferroviário Nacional que os Governos do Partido Socialista lhe deixaram pronto?

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — A linha que vai de Vigo a Madrid não é portuguesa!

O Sr. **Presidente** (Marcos Perestrello): — Para um último pedido de esclarecimento, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Pinto, do Livre, que dispõe igualmente de 2 minutos.

O Sr. **Jorge Pinto** (L): — Sr. Presidente, Sr. Deputado João Vale e Azevedo, olhando para o mapa da Península Ibérica das linhas de alta velocidade, Portugal não existe. E não existe, em grande medida, por responsabilidade do seu partido, do PSD, que fez com que a alta velocidade não se tornasse uma realidade em Portugal, quando deveria ter acontecido.

Isto tem consequências também no presente. É que Espanha foi avançando e foi fazendo a sua linha, não tendo em conta aquelas que poderiam ser as linhas portuguesas. Por isso, vemos hoje linhas muito centradas em Madrid e uma boa parte delas a passar a grande distância das fronteiras portuguesas.

Ora, pensar nas ligações ibéricas de alta velocidade não é apenas responsabilidade portuguesa, mas é também responsabilidade espanhola. Portanto, conseguir ligações entre as grandes cidades portuguesas e Espanha passa também pela construção de um grande número de quilómetros do lado espanhol. É por isso importante, quando definirmos as linhas portuguesas, ter isto em conta, e a minha pergunta é muito simples.

No Plano Ferroviário Nacional, fala-se da possibilidade de ter a linha de alta velocidade via Trás-os-Montes, ligando o Porto inicialmente a Puebla de Sanabria e agora, na segunda versão, a Zamora, o que implicaria um pequeno número de quilómetros, quando comparado com outras alternativas, a serem construídos do lado espanhol. Ora, esta alternativa não foi incluída na atual versão da rede transeuropeia de transportes, e, portanto, a minha pergunta é no sentido de saber se o Sr. Deputado e o Partido Social Democrata veriam com bons olhos a inclusão desta linha no plano transeuropeu e se não acham que faz sentido também pensar nesta ligação Porto-Madrid via Trás-os-Montes, garantindo em paralelo a ligação entre três capitais de distrito: Porto, Vila Real e Bragança — uma área do território português tantas vezes deixada ao abandono.

*Aplausos do L.*

O Sr. **Presidente** (Marcos Perestrello): — Para prestar esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado João Vale e Azevedo, que dispõe de 3 minutos.

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, obrigado pelas questões colocadas, ou melhor, pelos comentários feitos pelo Sr. Deputado Raul Melo. Enfim, não houve propriamente uma pergunta, mas quero reafirmar o compromisso do PSD para com a ferrovia, que é inquestionável e é necessário, face à transição energética, face à necessidade de outros modos de transporte, face também às necessidades da economia portuguesa e das empresas exportadoras. Portanto, o nosso compromisso é inequívoco.

Em relação às perguntas do Sr. Deputado Pedro Coimbra, sim, o PSD não tem problema nenhum em reconhecer que o PS fez trabalho na ferrovia e na linha de alta velocidade.

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Ah!...

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — Não há qualquer questão sobre o assunto. Aliás, no caso das infraestruturas, como eu disse, não há um plano ferroviário de esquerda ou de direita, ou do PSD ou do PS, há um Plano Ferroviário Nacional, como houve um Plano Rodoviário Nacional.

Sobre as infraestruturas, que naturalmente são monopólios, não há grande divergência. Onde temos uma divergência profunda, que tentei expressar, é no mercado ferroviário. Nesse caso, o que o PS tem para nos dizer é que há uma empresa, que deve haver um operador,...

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Três!

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — ... e por desejo de algum PS, pelo menos, não haveria sequer distinção entre rede e operadores. Em relação a isso, somos contra.

Em relação à infraestrutura, *per se*, não temos problema nenhum em reconhecer que houve avanço. Portanto, sim, estaremos disponíveis para concertar, para discutir, para conciliar uma versão final, o mais consensual possível, de um Plano Ferroviário Nacional.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — Em relação à pergunta do Sr. Deputado Jorge Pinto, para todas as outras adições a um Plano Ferroviário Nacional que impliquem linhas que tenham continuação em Espanha é necessária uma articulação com as autoridades espanholas. Por princípio, o PSD e o Governo estarão

disponíveis para discutir qualquer opção. Não a vou tomar nesta Câmara, nem vou tratar deste detalhe em relação à linha que propôs, mas, naturalmente, a abertura para o diálogo, para a discussão e para expor a questão ao Governo, em articulação com as autoridades espanholas, é total.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (Marcos Perestrello): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Nuncio, do CDS-PP.

Sr. Deputado, vou aproveitar o momento em que a faz a sua deslocação para a tribuna para anunciar que está a assistir aos trabalhos um grupo de 23 alunos e professores do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, que a Câmara saúda pela sua presença.

*Aplausos gerais.*

Tem, então, a palavra o Sr. Deputado Paulo Nuncio, do CDS-PP.

O Sr. **Paulo Nuncio** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Estamos aqui a debater o tema da ferrovia a pedido do PS. É um tema da maior relevância, desde logo, pelos objetivos ambientais e pela maior mobilidade territorial, que permite uma maior igualdade de oportunidades.

Vemos, por isso, com enorme surpresa a iniciativa que o PS nos traz hoje aqui, porque esta é uma área onde os socialistas nada fizeram ao longo de oito anos e três Governos, sendo que, em dois desses Governos, Pedro Nuno Santos foi Ministro das Infraestruturas.

Mais: antes de deixar o Governo, no início deste ano, Pedro Nuno Santos vangloriou-se de ter deixado a CP com lucro, em 2022, mas esqueceu-se de referir que para isso foram injetados mais de 2,3 mil milhões de euros de dinheiros públicos, de dinheiro dos contribuintes.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Bem lembrado!

O Sr. **Paulo Nuncio** (CDS-PP): — Com o PS, a ferrovia, em vez de aumentar, diminuiu, em vez de crescer, encolheu, em vez de ampliar, minguou. É só propaganda, mas obra nada. É o PS no seu melhor.

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

Ao contrário, o novo Governo PSD/CDS apresenta uma aposta clara para o transporte ferroviário, que passa por promover a transferência modal das mercadorias para a ferrovia, corrigindo os desequilíbrios das infraestruturas e aumentando a produtividade e a eficiência do transporte ferroviário.

O que diferencia o PS da AD é a diferença entre a propaganda e a obra realizada;...

**Vozes do PS:** — É, é!

O Sr. **Paulo Nuncio** (CDS-PP): — ... é a diferença entre a hipocrisia política do fim das portagens das ex-SCUT e a consistência na aposta da ferrovia;...

**Vozes do PS:** — É, é!

O Sr. **Paulo Nuncio** (CDS-PP): — ... é a diferença entre mais carros e camiões nas estradas e o esforço para atingir a neutralidade carbónica.

Por isso, este projeto de resolução só pode significar um elogio ao novo Governo do PSD/CDS, um reconhecimento da sua capacidade, que registamos, pois significa a confiança de que este Governo faça o que o PS não fez nos últimos oito longos anos.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (Marcos Perestrello): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Bernardo Pessanha, do Chega.

O Sr. **Bernardo Pessanha** (CH): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O PS brinda-nos hoje com um debate sobre a ferrovia, o mesmo PS que ainda há pouco tempo estava num Governo com maioria absoluta e que governou os últimos oito anos com todas as possibilidades de ter avançado nesta área.

**Vozes do CH:** — Muito bem!

O Sr. **Bernardo Pessanha** (CH): — Importa, por isso, perguntar onde estamos em matéria de ferrovia ao fim destes anos todos de des governação socialista. E a resposta é igual ao que vemos em tantas outras áreas: na estaca zero, como não podia deixar de ser.

Lembram-se do Eng.º Sócrates, tão elogiado por Pedro Nuno Santos? Também ele anunciou o TGV e outros projetos para a ferrovia.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Bem lembrado!

O Sr. **Bernardo Pessanha** (CH): — Mas, quanto a factos, muito dinheiro gasto com estudos e zero!

Neste último Governo, desta vez com os discípulos de Sócrates, foi tudo igual: a estudar e a lançar edifícios legislativos são os campeões, são os reis do *PowerPoint*, mas no que toca à concretização, nada.

**Vozes do CH:** — Muito bem!

O Sr. **Bernardo Pessanha** (CH): — O caso do plano de investimentos Ferrovia 2020 devia fazer corar de vergonha a esquerda e a extrema-esquerda parlamentar.

*Aplausos do CH.*

Lançado em 2016, com um valor de investimento de 2,1 mil milhões de euros, deveria ter ficado pronto até ao final de 2021 — repito, final de 2021, Srs. Deputados —, mas, chegados a março de 2021, apenas 12 % das obras estavam concluídas. E o que fez o então Ministro das Infraestruturas e atual líder socialista, Pedro Nuno Santos? Garantiu que o plano Ferrovia 2020 ficaria concluído em 2023, afirmando, numa audição parlamentar, estar em condições de poder dizer que iria concluir todo o plano Ferrovia 2020 dentro do prazo que estava projetado de 2023 e que não haveria novos atrasos.

Mas o calvário não acaba aqui: em abril de 2023, verificava-se que apenas 18 % das obras estavam concluídas, e viemos agora a saber, pela boca do Presidente da Infraestruturas de Portugal, que, em abril de 2024, a conclusão das obras vai em 21 %. Por este andar, nem em 2050 temos as obras prontas.

Veja-se, por exemplo, a Linha da Beira Alta, que liga Coimbra a Vilar Formoso: a principal ligação ferroviária de Portugal à Europa está a ser a alvo de obras de modernização desde 2019.

Em abril de 2022, o troço entre a Pampilhosa e a Guarda foi encerrado para permitir a realização de trabalhos sem circulação de comboios, sendo que esta intervenção estava prevista durar nove meses, foi tendo sucessivos adiamentos, estando agora a sua abertura prevista para o início de 2025.

Talvez o Dr. Pedro Nuno Santos, que não se encontra por aqui, nos pudesse dar uma explicação para todos estes atrasos e derrapagens. Ou então, pode sempre pedir uma ajuda ao Dr. Medina, seu ex-colega das Finanças, que também, julgo, não se encontra por aqui,...

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Também não está!

O Sr. **Bernardo Pessanha** (CH): — ... ou chamar o ex-Ministro Galamba para dar explicações, o mesmo João Galamba que se gabou da pacificação laboral na CP, onde agora temos contestação. É o resultado da des governação socialista.

A Sr.<sup>a</sup> **Rita Matias** (CH): — Muito bem!

O Sr. **Bernardo Pessanha** (CH): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, este retrato do estado em que se encontra a nossa ferrovia serve também para desmascarar as agendas verdes e ecomarxistas que, não poucas vezes, são abraçadas com grande vigor pelos socialistas. São os campeões do discurso catastrofista climático, mas, depois, quando se trata de investir em transportes que podem fazer a diferença na transição energética e no impacto ambiental, arrastam os pés e andam a passo de caracol.

Deviam fazer um *mea culpa* perante os portugueses.

Mas os sinais que nos chegam do Governo liderado por Luís Montenegro são, nesta matéria, muito pouco visíveis ainda. Os portugueses têm pouca esperança, mas estarão cá para vos cobrar todas as promessas, tal como estiveram para cobrar ao PS.

*Aplausos do CH.*

O Sr. **Presidente** (Marcos Perestrello): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Inês de Sousa Real, do PAN.

A Sr.<sup>a</sup> **Inês de Sousa Real** (PAN): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Se graças a Diogo Costa continuamos na corrida para ganhar o Euro 2024, é certo que, no campeonato da aviação, Portugal já ganhou a medalha de prata por ter a segunda rota europeia com maior intensidade carbónica. Falo da rota Aeroporto de Lisboa-Aeródromo de Tires, que, com uma distância de cerca de 20 km, foi responsável pela emissão de 261 ton de CO<sub>2</sub> em 2022.

Mas já no que diz respeito à ferrovia, perguntemos a quem tem de se deslocar diariamente se acha que aquilo que existe atualmente é suficiente para garantir não apenas o direito a umas cadeias menores naquilo que diz respeito às deslocações pendulares entre casa e trabalho, ou até mesmo para assegurar o seu direito à habitação.

É que na ferrovia estamos mesmo na liga dos últimos. Lisboa não tem qualquer ligação direta a nenhuma capital europeia e tem das piores ligações ferroviárias da Europa, ombreando com as capitais da Bósnia, da Macedónia do Norte ou do Kosovo.

Se queremos mesmo alcançar as metas da neutralidade climática, mais do que nunca, temos de transformar o setor dos transportes, pois sem transformação não há descarbonização, e não nos podemos esquecer que esta política ambiental é uma política social, como podemos ver através do financiamento dos passes gratuitos, precisamente por força daquela que tinha sido a canalização das receitas da taxa sobre a aviação.

É preciso apostar na ferrovia, até para ajudar a combater os problemas da habitação e garantir que são pensadas ao nível da escala metropolitana.

Daí que o PAN traga hoje à discussão a necessidade de o País ter, de uma vez por todas, um plano nacional ferroviário que dê uma visão de médio e longo prazo à nossa ferrovia e que garanta a coesão territorial com uma linha que chegue a todas as capitais de distrito, sem exceção.

A ferrovia é a alternativa verde ao transporte aéreo, mesmo que não tenhamos o TGV, pois uma viagem de Lisboa para o Porto, de Alfa Pendular ou de Intercidades polui menos cinco a nove vezes do que uma viagem de avião.

Daí que o PAN proponha, precisamente, que o Plano Ferroviário Nacional mantenha o objetivo de caminhar progressivamente para o fim dos voos internos com grande intensidade carbónica entre localidades que tenham ligações ferroviárias satisfatórias.

É, pois, importante que Portugal não fique isolado naquele que é um desafio para o resto da Europa. É preciso assegurar a reposição dos comboios noturnos entre Portugal e o resto da Europa, que foram suprimidos com a pandemia e que nunca mais foram repostos.

O Sr. **Presidente** (Marcos Perestrello): — Sr.<sup>a</sup> Deputada, terminou o seu tempo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — São todos liberais!

O Sr. **Presidente** (Marcos Perestrello): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Ricardo Costa, do PS.

O Sr. **Ricardo Costa** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Permitam-me que sublinhe o contexto antes de aprofundar o conteúdo da nossa proposta, para afirmar a responsabilidade do Partido Socialista, seja no exercício do poder, seja no exercício da oposição. Somos o partido das ideias e das concretizações.

*Risos do CH.*

Sim, somos o partido das ideias e das concretizações.

*Aplausos do PS.*

*Risos do CH.*

E isso distingue-nos do atual Governo, que durante os primeiros 30 dias apenas recalcou o trabalho dos últimos Governos socialistas...

**Vozes do PS:** — Muito bem!

O Sr. **Ricardo Costa** (PS): — ... no que diz respeito aos grandes projetos e investimentos. Ainda hoje continuam a governar com o orçamento do PS,...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Isso é verdade!

O Sr. **Ricardo Costa** (PS): — ... depois de terem votado contra o documento na Legislatura anterior. Nós agimos e, por isso, não reduzimos o nosso trabalho político a desfazer ou fazer, seja o que for, por reação.

*Aplausos do PS.*

Assim, estamos aqui para falar de mobilidade, uma área fundamental para o desenvolvimento dos territórios, por várias razões: pelas suas políticas, que permitem a democratização e o acesso efetivo ao serviço público de transporte; pela sustentabilidade, com vantagens ambientais, convergindo, nomeadamente, para as metas da neutralidade climática em 2045; pela segurança, pela rapidez e pela facilidade dos serviços de transporte com capacidade de alternativa ao uso do automóvel; pela coesão territorial, aproximando os concelhos e as regiões, as pessoas e os bens ou serviços.

O atual contexto político reforça a centralidade da discussão no Parlamento, mas também a iniciativa e a responsabilidade política de todos os Deputados, de forma a corresponder às necessidades da população portuguesa.

O objetivo de levar a ferrovia a todas as capitais de distrito deve ser uma prioridade e, por isso, recomendamos ao Governo a aprovação do Plano Ferroviário Nacional.

A governação do PS lançou as bases para o novo aeroporto, para a terceira travessia sobre o Tejo, para a ligação do TGV. Enfim, uma série de grandes investimentos estruturais para o crescimento de Portugal e dos portugueses.

O que propomos quanto à aprovação do Plano Ferroviário Nacional é mais um passo nesse caminho, pensado, planeado e que urge continuar a trilhar a bem do País e das pessoas.

Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, além da rede ferroviária existente e dos projetos de expansão já em execução, permitam-me destacar a ligação de alta velocidade Porto-Braga-Valença ou a ligação Guimarães-Braga, cujo impacto será extremamente positivo para as famílias, para os trabalhadores, para as empresas e para o turismo.

A Sr.<sup>a</sup> **Marina Gonçalves** (PS): — Muito bem!

O Sr. **Ricardo Costa** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, para terminar, sobre estas prioridades, há um consenso alargado na sociedade portuguesa, que esta Assembleia não pode deixar de perceber, de sentir e de representar.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (Marcos Perestrello): — O Sr. Deputado tem um pedido de esclarecimento do Sr. Deputado Pedro Pinto, do Chega, que dispõe de 2 minutos.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Sr. Presidente. Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, vou ser muito rápido.

Sr. Deputado Ricardo Costa, não sei se o Partido Socialista é o partido das ideias, mas que é um partido masoquista, isso é, de certeza, porque trazer este tema para estar a tarde toda, toda, a levar com aquilo que não fizeram, leva-me a dizer que o Partido Socialista é um partido, claramente, masoquista.

*Risos do PSD.*

Sr. Deputado, eu vou só dar-lhe estes exemplos: falou em ferrovia em todas as capitais de distrito. O que é que os senhores fizeram quando estiveram oito anos no Governo?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Oito!

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Sabe que a estação de Portalegre, por exemplo, fica a 20 km do centro da cidade? Sabe isso, Sr. Deputado? Se calhar não sabe.

*Protestos de Deputados do PS.*

O que é que fizeram, por exemplo, no Algarve? Quais são as propostas, neste plano ferroviário, para o Algarve? Zero, Sr. Deputado! Zero! Os senhores esquecem-se de metade do País, como sempre se esqueceram.

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves e do Deputado do L Rui Tavares.*

Aliás, são iguais ao PSD, porque o PSD também se esquece sempre de metade do País e esquece-se do Algarve.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Não, não!

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — A única coisa que o PSD tem em relação ao Algarve é que o Ministro das Infraestruturas foi eleito pelo Algarve. Não tem mais nada. Projetos para o Algarve não tem nenhum.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Tem, tem!

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Pior! O PSD faz uma coisa pior. É que ainda ficam chateados porque, graças ao Chega, os algarvios não pagam portagens a partir do próximo dia 1 de janeiro — graças a este grupo parlamentar que está aqui atrás de mim.

*Aplausos do CH.*

A Sr.<sup>a</sup> **Marina Gonçalves** (PS): — Vocês gostavam que fosse isso!

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Pois é, Sr. Deputado!

A pergunta que lhe fazia era esta mesmo: neste Plano Ferroviário Nacional, o que é que têm para o sul do País? O que é que têm para o interior do País? Sabe, Sr. Deputado, não têm nada, porque os senhores só veem litoral, porque é lá que são eleitos.

*Protestos do Deputado do L Rui Tavares.*

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Zero!

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Essa é que é a grande diferença entre nós: nós, sim, vemos Portugal inteiro, ao contrário do vosso *slogan*.

*Aplausos do CH.*

O Sr. **Presidente** (Marcos Perestrello): — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Ricardo Costa. Dispõe de 2 minutos, Sr. Deputado.

O Sr. **Ricardo Costa** (PS): — Sr. Presidente, tentarei ser sintético.

Sr. Deputado, em oito anos, investimos na ferrovia 2,3 mil milhões de euros, isto dá, em média, 287 milhões de euros.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Onde?!

O Sr. **Ricardo Costa** (PS): — Até 2015, os governos investiam 100 milhões de euros por ano. Este é um valor, é concreto, é objetivo.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Interior, zero! Algarve, zero! Alentejo, zero!

O Sr. **Ricardo Costa** (PS): — Recuperámos 100 carruagens por 15 milhões de euros, cujo valor do seu ativo valia 200 milhões de euros.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — É o País do litoral!

*Protestos do Deputado do L Rui Tavares.*

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Isto é uma conversa de adultos!

O Sr. **Presidente** (Marcos Perestrello): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Ricardo Araújo, do PSD.

O Sr. **Ricardo Araújo** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Todos sabemos que o sistema de mobilidade é fundamental para que as pessoas possam aceder às oportunidades.

Todos sabemos que a ligação inter e intraurbana é fundamental para a competitividade dos nossos territórios. É por isso que o quadrilátero urbano, constituído por Guimarães, Braga, Famalicão e Barcelos, deve merecer todo o nosso respeito, quer pela densidade populacional, quer pela importância estratégica que tem ao nível das

exportações, da nossa economia, do nosso tecido industrial, das nossas universidades e centros de investigação.

Não podemos, por isso, deixar de verificar com estupefação como é que o Partido Socialista vem, ao fim de oito anos, defender a ligação ferroviária entre Guimarães e Braga.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Ricardo Araújo** (PSD): — O território merecia mais respeito.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

Os senhores não só nada fizeram enquanto estiveram no Governo, como contestaram e contrariaram esta opção.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Ricardo Araújo** (PSD): — Foram vários os ministros e secretários de Estado, que posso aqui citar, que ao longo dos anos combateram, contrariaram, esta possibilidade da linha ferroviária entre Guimarães e Braga.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Ricardo Araújo** (PSD): — O que é que mudou, Srs. Deputados? Nós estamos habituados, ao longo destes três meses, a ver que o Partido Socialista dá todas as cambalhotas e piruetas que sejam necessárias para defender, na oposição, aquilo que não foi capaz de fazer no Governo.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

Não nos esqueçamos, Srs. Deputados, que foram os senhores, que foi com o vosso Governo, que foi com o Dr. Pedro Nuno Santos, Ministro das Infraestruturas, que Guimarães deixou de ter a ligação rápida do serviço Alfa de Guimarães até ao Porto.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Então, abram!

O Sr. **Ricardo Araújo** (PSD): — É, por isso, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, que é tempo de o Partido Socialista deixar de andar a brincar aos comboios, porque, em Guimarães, aquilo que temos visto é os comboios a passar à vossa custa.

O Sr. **João Torres** (PS): — Ainda bem que passam!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Abram! Abram!

O Sr. **Ricardo Araújo** (PSD): — Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, o território do quadrilátero urbano de Guimarães, Braga, Barcelos e Famalicão merece mais respeito, merece que se olhe para este território com a importância estratégica que ele merece.

Qual a razão de virem agora tentar confundir com uma proposta que nunca defenderam? Querem atirar areia para os olhos? Querem que façamos aquilo que os senhores fizeram — que foi nada — relativamente à ligação entre Guimarães e Braga?

Neste momento, os autarcas já decidiram, estão de acordo que é prioritária a ligação através de BRT (*bus rapid transit*) entre Guimarães e Braga. É nisto que, neste momento, devemos estar concentrados.

Portanto, não criem confusão, deixem o Governo governar e seguramente que o nosso território terá aquilo que merece.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

*Entretanto, reassumiu a presidência o Presidente, José Pedro Aguiar-Branco.*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, não tem pedidos de esclarecimento.

Para uma intervenção, vou dar a palavra à Sr.<sup>a</sup> Deputada Ana Mendes Godinho, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista. Dispõe de 7 minutos e 13 segundos.

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Mendes Godinho** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Factos são factos, e Portugal atravessa, desde 2016, o maior ciclo de investimento no caminho de ferro das últimas décadas.

**Vozes do PSD**: — Ah!

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Mendes Godinho** (PS): — Não são mesmo palavras, são investimentos concretos no terreno.

O Sr. **Paulo Núncio** (CDS-PP): — Foram 20 km?!

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Mendes Godinho** (PS): — Foram mais de 2 mil milhões de euros de investimento já realizado, mais de 1000 km de linha construída ou intervencionada. Não, Srs. Deputados, as linhas foram reabertas, não foram encerradas. As linhas não foram descontinuadas.

*Aplausos do PS.*

Aliás, admito que não seja apenas por politiquice que usem esses argumentos. Desde já vos convido a virem comigo e viajar de comboio de Lisboa à Guarda, na Linha da Beira Baixa, que foi reaberta graças ao Governo do Partido Socialista.

*Aplausos do PS.*

*Protestos do PSD, do CH, da IL e do CDS-PP.*

Foram mais de 500 km de novos...

*Protestos de Deputados do PSD.*

Irei, com muito gosto, e levar-vos-ei, porque é um caminho que faço frequentemente de comboio.

Dizia eu, foram quase 500 km de novos troços eletrificados, muitas obras já concluídas, muitas obras, naturalmente, em curso, muitas obras em lançamento em todo o território, em todo o País: nas Linhas do Minho, do Norte, do Douro, do Vouga, da Beira Alta, da Beira Baixa, do Oeste, de Cascais, da Cintura Interna de Lisboa, do Sul, do Leste, do Algarve.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Anos à espera!

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Mendes Godinho** (PS): — Isto é fazer, Srs. Deputados.

Este é o resultado da concretização de uma estratégia ambiciosa, com visão, com arrojo, com coragem, com horizonte de futuro e com objetivos claros e visíveis no terreno, também com a assunção clara da discriminação positiva quando ela é precisa para a coesão territorial, como fizemos na abolição das portagens.

*Protestos de Deputados do CH e da IL.*

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Sim, sim, 600 camiões!

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Mendes Godinho** (PS): — Sim, nós assumimos que é uma forma de coesão territorial a assunção de discriminação positiva nos territórios que não têm alternativa.

*Aplausos do PS.*

Com estes investimentos na ferrovia, acima de tudo, transforma-se a vida das pessoas, liga-se o País, quebra-se a distância, criam-se oportunidades e quebram-se as supostas fatalidades de quem desistiu do País, como muitas vezes no passado aconteceu.

O Sr. **João Torres** (PS): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Mendes Godinho** (PS): — Veja-se a reabertura da Linha da Beira Baixa, em 2021, tão ansiada pela população que já nem acreditava que fosse possível, num dia que foi histórico em que, como disse na altura Pedro Nuno Santos, o País fez justiça com o território.

*Aplausos do PS.*

Veja-se a requalificação da Linha da Beira Alta em curso e, também, a ligação da Concordância das Beiras, que permitirá transformar toda uma região. Tudo isto feito com estratégia, visão e articulação na política pública, nomeadamente com o Porto Seco, na Guarda, que permite transformar todo um território em torno também da captação de investimento. Este é investimento transformador.

Recuperámos muito do tempo perdido e não podemos parar agora. A ferrovia no nosso País tem andado, nas últimas décadas, num constante para-arranca, conforme os Governos. Sempre que o Governo socialista esteve no comando, o investimento aconteceu e a rede ferroviária foi requalificada, modernizada, aumentada, planeada, com ambição e visão.

*Protestos da Deputada do PSD Sónia Ramos.*

Sempre que a direita esteve no poder, desinvestiu-se na ferrovia, abandonou-se o transporte ferroviário e encerraram-se linhas, na tradição, aliás, da brutal redução da rede de caminhos de ferro, operada naqueles que foram os supostos gloriosos anos 80 da direita.

Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, o transporte ferroviário é mesmo o presente e o futuro. O Plano Ferroviário Nacional tem de avançar e acelerar porque o para-arranca não o pode parar novamente.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Não tenho pedidos de esclarecimento registados. Vou dar a palavra à Sr.<sup>a</sup> Deputada Patrícia Gilvaz, da Iniciativa Liberal. Dispõe de 5 minutos e 25 segundos.

A Sr.<sup>a</sup> **Patrícia Gilvaz** (IL): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Qual a importância de estarmos a discutir o Plano Ferroviário Nacional para o futuro do nosso País?

O centralismo, que caracteriza muitas das políticas públicas em Portugal, continua a ser um obstáculo significativo para o progresso das regiões fora da Área Metropolitana de Lisboa. O centralismo, que caracteriza o nosso País, é um dos responsáveis por não estarmos a seguir um caminho de convergência com a média da

União Europeia. O centralismo, que caracteriza o nosso País, é responsável por não termos um desenvolvimento harmonioso do território.

Pelo contrário, existem desequilíbrios gritantes entre o sul e o norte de Portugal e entre o litoral e o interior. Até sugeria que comprovássemos com os nossos próprios olhos, indo de comboio a todas as capitais de distrito. Mas, não é possível.

O Sr. **Rodrigo Saraiva** (IL): — Bem lembrado!

A Sr.<sup>a</sup> **Patrícia Gilvaz** (IL): — No norte do País, este problema faz-se sentir de uma forma bastante específica. Esta região, rica em história, cultura e potencial económico, tem sido sistematicamente negligenciada em termos de desenvolvimento ferroviário. As consequências são evidentes: menor mobilidade, dificuldades logísticas e um entrave ao crescimento económico.

Nos últimos oito anos, o Partido Socialista teve a oportunidade de corrigir estas desigualdades e de promover um desenvolvimento mais equilibrado, mas não o fez. Linhas importantes como a ligação entre o Porto e Vigo permanecem subdesenvolvidas, limitando a integração com o noroeste da Península Ibérica e restringindo as oportunidades de comércio e turismo.

Os principais penalizados? Os jovens. Com a falta de investimento em infraestruturas ferroviárias, as oportunidades de emprego e educação tornam-se mais limitadas. Falamos, muitas vezes, dos 30 % dos jovens emigrados no estrangeiro; esquecemo-nos de falar de todos aqueles que são obrigados a migrar para Lisboa à procura de melhores condições de vida e carreira, contribuindo para o despovoamento e envelhecimento da população, não só no Norte, mas em muitas regiões, especialmente no Interior.

O Sr. **Rodrigo Saraiva** (IL): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Patrícia Gilvaz** (IL): — Se o debate hoje não fosse sobre ferrovia, também poderíamos falar das regiões autónomas.

A ausência de uma rede ferroviária eficiente torna a mobilidade muito difícil, dificultando o acesso a universidades, centros de inovação e mercados de trabalho diversificados.

É urgente a modernização das linhas existentes, a construção de novas ligações e a integração eficiente com redes internacionais. Os portugueses precisam de um País onde todos, independentemente de onde vivam, possam chegar à cidade, ao serviço, ao trabalho, de um modo conveniente, rápido e pontual.

Os portugueses precisam de transportes que funcionem. A mobilidade é o garante de futuro.

*Aplausos da IL.*

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, não tem pedidos de esclarecimento.

Para uma intervenção, vou dar a palavra ao Sr. Deputado Marco Claudino, do Partido Social Democrata. Tem 8 minutos e 24 segundos.

O Sr. **Marco Claudino** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Por mais paradoxal que possa parecer, a discussão de hoje sobre o Plano Ferroviário Nacional é, simultaneamente, precipitada e atrasada. É precipitada, porque o plano virá aqui em breve, após aprovação por parte do Governo; atrasada, porque, na verdade, não fosse o adiamento decidido pelo ex-Ministro Pedro Nuno Santos, já o plano teria sido discutido aqui na Assembleia da República, em 2022.

Mas há outro debate que o Partido Socialista poderia e deveria ter trazido sobre os atrasos na inserção do Ferrovia 2020, um plano apresentado e lançado em 2016, que deveria ter ficado concluído em 2021.

Qual é, então, a realidade?

No final de 2022, era o Deputado Pedro Nuno Santos Ministro da tutela, sabem, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, qual a percentagem de obras que se encontravam concluídas?

Eu digo-vos: 15 %!

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

Repito: 15 %! Um ano depois do fim do prazo previsto para a conclusão de todas as obras, o que o ex-Ministro Pedro Nuno Santos tinha para apresentar eram 15 %, 15 %!

Pergunto: são estes os números de um fazedor?

A Sr.<sup>a</sup> **Marina Gonçalves** (PS): — São estes e outros!

O Sr. **Marco Claudino** (PSD): — Creio que não. Cito ainda o atual Secretário-Geral do Partido Socialista, no final de 2022: no Ferrovia 2020 «pouco ficará para depois de 2023.» Há uma notícia até que refere: «palavra de Ministro.»

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

Mas qual era a realidade? Bem diferente. O «pouco» que era para ficar são 70 % de obras por executar. O «pouco» são vários meses e anos de atraso. E, Sr.<sup>a</sup> Deputada Ana Mendes Godinho, vai perceber como é que não percebo a sua intervenção sobre a linha do Oeste, que sei que também lhe é cara. Só para exemplificar: linha da Beira Alta, 27 meses atrasada; linha de Évora, 32 meses atrasada; e a linha do «meu» Oeste, 49 meses atrasada!

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

O Sr. **Marco Claudino** (PSD): — Quatro anos de atraso! É este o vosso orgulho!

*Protestos da Deputada do PS Marina Gonçalves.*

O Sr. Deputado Pedro Nuno Santos gosta de se apresentar com o verbo «fazer», mas a realidade do seu tempo enquanto Ministro mostra-nos outros verbos, que se lhe colam. No aeroporto, «precipitar» e «revogar»; na habitação, «powerpointar» e «marinar»;...

*Risos de Deputados do PSD.*

*Protestos do PS.*

... e agora, na ferrovia, «atrasar» e «adiar».

Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, a recomendação do Partido Socialista, a existir — e embora desnecessária, porque o Governo não precisa que lhe recomendem que governe —, deveria ter incidido sobre o Ferrovia 2020.

E o projeto de resolução seria, aliás, muito fácil de escrever. Deixo, até, um texto como sugestão, que poderia servir para outros projetos e para quase todas as áreas da governação. Seria assim: «O PS recomenda ao Governo da AD que faça o que o PS não foi capaz de fazer, execute o que o PS não foi capaz de executar e conclua o que o PS não foi capaz de concluir.»

*Aplausos do PSD.*

O Sr. Deputado Pedro Nuno Santos pode ter falhado no papel de fazedor, mas daria um ótimo recomendador.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado tem um pedido de esclarecimento, e não é da Sr.<sup>a</sup> Deputada Marina Gonçalves.

Tem a palavra, para pedir esclarecimentos, a Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Mendes Lopes, que dispõe de 1 minuto.

A Sr.<sup>a</sup> **Isabel Mendes Lopes** (L): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Marco Claudino, nós de facto temos um plano ambicioso, o Plano Ferroviário Nacional.

O PSD diz que, na sua generalidade, concorda com o Plano Ferroviário Nacional que aqui estamos a discutir, mas, para conseguirmos concretizar este plano e para conseguirmos ter uma ferrovia como Portugal merece, precisamos de garantir que as empresas ferroviárias têm os recursos humanos suficientes e motivados para o concretizar.

A CP tem perdido trabalhadores e no seu relatório e contas diz que a diminuição de trabalhadores se deve a um elevado ritmo de saídas não previstas, aliado ao elevado tempo necessário para a obtenção da autorização de recrutamento e à falta de atratividade dos salários de entrada nas carreiras.

Portanto, as minhas perguntas são: o que é que o PSD e o Governo vão fazer para resolver este problema de falta de recursos humanos nas empresas ferroviárias — falo da CP, da IP e falo também do IMT (Instituto de Mobilidade e dos Transportes)? O que é que vai fazer para garantir os recursos humanos destas empresas? E acha, nas suas palavras, que este debate é precipitado? Ou é, na verdade, atrasado?

*Aplausos do L.*

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para responder, o Sr. Deputado Marco Claudino, que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Marco Claudino** (PSD): — Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Mendes Lopes, muito obrigado pelas suas questões.

O PSD, relativamente às empresas que referiu, e todas as outras, e à Administração Pública, quer ter trabalhadores qualificados. E daí a valorização que tem sido feita desde o início desta Legislatura e que irá continuar.

Portanto, pode contar com o PSD, não para ter número, mas para ter qualidade e para valorizar os funcionários que o PS desvalorizou nos últimos tempos.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para uma intervenção, o Sr. Deputado Luís Dias. Dispõe de 3 minutos e 5 segundos, Sr. Deputado.

O Sr. **Luís Dias** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Começo por algo consensual — o transporte ferroviário é crucial para o desenvolvimento económico, social e cultural das regiões, potenciando a redução de assimetrias, a promoção e valorização do interior, o combate à desertificação e ao despovoamento, e a promoção da sustentabilidade ambiental, e ainda mais para uma região como a do Alentejo.

Estes foram os motivos que levaram o anterior Governo, liderado pelo PS, a fazer e a planear os próximos 50 anos da ferrovia nacional.

Lembramos que, em apenas oito anos, lançámos as obras do maior investimento ferroviário nacional dos últimos 100 anos, o Corredor Internacional Sul, entre Évora e Campo Maior — 650 milhões de euros, o maior troço de ferrovia do século, o primeiro troço, em Portugal, de alta velocidade, na ligação Lisboa-Madrid, permitindo a circulação de comboios até 250 km horários.

Modernizámos a linha do Alentejo, entre Vendas Novas e Évora. Projetámos e contratámos a duplicação e modernização dos troços de Poceirão-Bombel e Casa Branca-Beja. Trouxemos de volta horários abolidos, em 2011, pelo Governo da PàF (Portugal à Frente), na linha do Alentejo. Aplicámos o PART (Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes) às ligações entre Lisboa e Évora e o Passe Ferroviário Nacional, via Orçamento do Estado para 2024, nas ligações entre Beja e Évora.

Com o Governo do PS, melhorámos a infraestrutura, colocámos ao serviço das pessoas mais comboios, com mais conforto e a preços mais baixos.

Mas queremos e precisamos de melhorar ainda mais. O Alentejo e os alentejanos, os portugueses, exigem o compromisso da AD para implementar o Plano Ferroviário Nacional.

Queremos um compromisso, nomeadamente para o Alentejo, com os concelhos da área dos mármoreiros, para a construção da plataforma logística em Alandroal.

Queremos um compromisso na continuação da alta velocidade entre Lisboa, Évora e Madrid, já iniciada com o Corredor Internacional Sul.

Queremos um compromisso para o novo serviço de intercidades entre Elvas e Évora, ligando em duas horas o interior do Alentejo à nossa capital.

Queremos um compromisso de conclusão da duplicação e modernização das linhas Poceirão-Bombel e Casa Branca-Beja e, assim, as ligações diretas de intercidades entre Beja e a nossa capital.

Queremos um compromisso para o arranque da eletrificação da linha do Leste e, desta forma, a possibilidade de ligar Portalegre a Lisboa.

Queremos a aplicação do Passe Ferroviário Nacional a toda a linha do Alentejo, reduzindo os custos para as famílias, trabalho que já iniciámos no mandato anterior.

Queremos um compromisso para a reabertura do percurso Beja-Funcheira e a ligação da linha do Alentejo ao aeroporto de Beja.

Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, os alentejanos exigem um compromisso de continuidade do trabalho iniciado pelo Partido Socialista. Está na altura, caras e caros Deputados, de a AD deixar os anúncios e a propaganda e começar, finalmente, a governar.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, dou a palavra ao Sr. Deputado Bruno Ventura, do PSD, que dispõe de 4 minutos e 43 segundos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Tanto tempo para ti?!

E vais para a tribuna fazer o quê? Estás a imitar o Rui Tavares?!

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O PS veio hoje informar esta Casa e o País de que houve aqui um tempo de um Governo muito negro, que desinvestiu em comboios, em locomotivas, genericamente desinvestiu na ferrovia. E depois, de repente, surgiu um Governo com um anjo salvador que investiu em tudo, criou carruagens, abriu oficinas, recuperou vias.

O Sr. **Ricardo Costa** (PS): — É verdade!

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Deixem-me trazer-vos uma notícia que não é nova: em junho de 2011, o Governo de José Sócrates propôs à troica o encerramento de 794 km de vias férreas,...

**Vozes do PSD**: — Ah!

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — ... também com particular incidência no Norte. Isto em junho de 2011!

*Aplausos do PS.*

E como proposta do Governo de José Sócrates, do Partido Socialista, que vocês apoiaram! Belos anjos salvadores da ferrovia.

*Risos do PSD.*

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, há mais de uma década que a política de infraestruturas nacional é quase consensual. Podemos divergir aqui e ali, mas as grandes linhas são consensuais.

Repare-se: a ferrovia nacional tem hoje mais de 2500 km.

Desses mais de 2500 km, em oito anos, o PS conseguiu o milagre de concluir 90 km. Contudo, quem nos últimos anos tem ouvido o PS, e o seu líder, a abordar o setor ferroviário ficará com uma de duas impressões: ou que a locomotiva foi inventada num plenário do Partido Socialista, ou que assistimos, pelo Largo do Rato, à reencarnação de Fontes Pereira de Melo.

**Vozes do PSD**: — Muito bem!

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — O PS trouxe-nos um plano para debate, sobre o que se vai fazer, justamente porque assim pretendia evitar o escrutínio da sua execução.

Mas o País sabe que foi o atual líder do PS que titulou a pasta das infraestruturas nos últimos anos. Se tivéssemos um quilómetro de obra por cada vez que Pedro Nuno Santos usa a palavra «ferrovia», não estaríamos a ter esta discussão, porque o plano já estaria concluído.

*Aplausos do PSD.*

Se Pedro Nuno Santos exige os méritos da ferrovia, então devemos dar-lhe todos os méritos, mas também as responsabilidades.

Para quem não sabe, o plano apresentado em 2016, há oito anos, chamava-se Ferrovia 2020, porque era suposto estar terminado em 2020-2021.

Dos seus 26 projetos, seis terminaram com atraso, um foi chumbado, 18 ainda estão em execução e o que sobra ainda não começou.

Ao Governo eleito em 2024 pede-se que execute um plano apresentado em 2016! Olhem bem: mil milhões de euros depois, mais de 2800 dias depois, o mérito é quase todo de Pedro Nuno de Santos.

Como aumentaram as portagens ferroviárias em 23 %, há menos de 10 % de comboios de mercadorias e mais de 20 000 camiões nas estradas portuguesas.

E vai ficar pior agora, depois de terem eliminado as portagens rodoviárias! Mas, quando isto acontecer, o mérito será todo de Pedro Nuno Santos.

Olhemos agora também para o mercado do setor em países com os quais gostamos de nos comparar. Para fazer Madrid-Barcelona existem três empresas diferentes, valor de mercado 19 €. Paris-Leon: três empresas, valor de mercado de 53 €. Londres-Manchester: seis empresas, valor de mercado de 59 €. Para fazer Lisboa-Porto, temos a CP — que custou 3 milhões de euros — ou os autocarros, como o Flixbus, que só custa 10 € por viagem. O mérito é de Pedro Nuno Santos.

*Aplausos do PSD.*

E para garantir o sucesso das empresas, como a Flixbus, em vez de a rodovia pagar a ferrovia, o Secretário-Geral do PS conseguiu fazer o pleno: com a abolição das portagens de algumas SCUT, quem anda de comboio vai passar a pagar as autoestradas.

O legado de Pedro Nuno Santos mede-se em dias, em percentagens e em largas centenas de milhões de euros.

Caros Colegas, há aqui um padrão: foi assim na TAP (Transportes Aéreos Portugueses), foi assim no novo aeroporto, foi assim na habitação e foi assim na ferrovia.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Foi, digamos, um colossal «inconseguinto». Um «inconseguinto» que saiu caro ao País.

Termino, saudando a enorme coragem política dos seis Deputados socialistas que, com Pedro Nuno Santos, assinaram este projeto de resolução, mesmo sabendo que podia não ser boa ideia levantar este assunto, que podia trazer a debate a execução da ferrovia, as derrapagens nos prazos e nos custos, o aumento do tráfego na rodovia — mesmo sabendo isso tudo, fizeram-no. É digno de nota.

Agora é tempo de deixarmos de proclamar visões únicas sobre a realidade ou anunciar revoluções em curso. Para nós, é tempo de fazer acontecer. Mãos à obra!

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente:** — O CDS-PP cedeu tempo ao PSD, pelo que foram acrescentados 38 segundos ao tempo de intervenção disponível para o PSD.

A Mesa não regista mais nenhum pedido de intervenção.

*Pausa.*

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Filipe Melo, do Chega, dispondo de 2 minutos e 45 segundos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O Partido Socialista teve a infeliz ideia de convocar este debate,...

A Sr.<sup>a</sup> **Marina Gonçalves** (PS): — Só se for para si!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — ... quando o seu Secretário-Geral, no debate para as legislativas, não sabia quanto custava um bilhete de comboio Porto-Lisboa. Portanto, se o vosso Secretário-Geral não sabe o custo de um bilhete,...

O Sr. **Luís Dias** (PS): — Diz lá quanto é que é?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — ... com que moral vêm vocês discutir a ferrovia?

*Protestos do PS.*

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, deixem-me terminar.

O Sr. **Luís Dias** (PS): — Também não sabes!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Srs. Deputados, oito anos de promessas da linha de alta velocidade — oito anos de promessas! — e, imagine-se, em oito anos, nem uma pedra foi lançada para a construção da alta velocidade.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — É verdade!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Vou-vos dar dois exemplos de como o Partido Socialista conseguiu afundar, até na ferrovia, o nosso País. Países como Marrocos já têm alta velocidade. Países como a Turquia — eu sei que vocês não gostam, mas não são conhecidos por serem muito rápidos a trabalhar — já têm alta velocidade. Portugal ainda não tem alta velocidade, fruto da inércia do Partido Socialista, que ao fim de oito anos não conseguiu implementá-la.

*Aplausos do CH.*

*Protestos do Deputado do L Rui Tavares.*

Srs. Deputados, ouvi dois Deputados, que por acaso partilham o mesmo nome, Ricardo — só que um é Ricardo Costa e o outro é Ricardo Araújo —, a digladiarem-se sobre porque é que ainda não há linha férrea entre Guimarães e Braga, ou entre Braga e Guimarães. Srs. Deputados, é fácil, é porque há uma incompetência, do Governo socialista, gritante, e porque, nas duas grandes cidades que queremos ver unidas pela linha férrea, uma autarquia é PSD e outra é PS. Está aí a justificação.

*Aplausos do CH.*

Srs. Deputados, vem o Partido Socialista defender o BRT e o PSD, pelo que eu percebi, a reboque. O Sr. Deputado Ricardo Costa disse, ali de cima, da tribuna, que havia muitas soluções, e o Sr. Deputado do PSD também acabou por dizer que o BRT é uma boa solução. É uma boa solução? Só se for para o PSD, só se for

para o PS. Não é bom para os bracarenses, não é bom para os vimaranenses, não resolve a situação. Por isso, Srs. Deputados, a relação do BRT está dada, apoiada por um Governo socialista e amparada agora por este PSD.

E concludo, Sr. Presidente, dizendo uma coisa muito simples...

O Sr. **Rui Tavares** (L): — A dizer qualquer coisa, finalmente!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Deputado Rui Tavares está muito nervoso, pois não participou no debate, nem vai participar.

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Estou à espera que diga qualquer coisa!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Mas é importante concluir, Srs. Deputados, dizendo que o Chega trazia para este debate um projeto que o PS não aceitou. E não aceitou porque tem medo de ouvir as verdades,...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Muito bem!

*Protestos do PS.*

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — ... tem medo do arrastamento da nossa iniciativa, tem medo de discutir o que aqui...

*Por ter excedido o tempo de intervenção, o microfone do orador foi automaticamente desligado.*

*Aplausos do CH.*

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Oh! Então?!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já está compreendido. Está acabado.

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Afinal...?!

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Mete-te aos saltos, a ver se te veem!

*Protestos do Deputado do L Rui Tavares.*

O Sr. **Presidente**: — Percebeu-se a conclusão do Sr. Deputado Filipe Melo.

*Protestos do Deputado do L Rui Tavares.*

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Chama o Paupério ou a Joacine!

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Era melhor do que tu!

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos passar à sessão de encerramento, pelo que vou dar a palavra...

*Protestos do Deputado do L Rui Tavares.*

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Tu foste contrariado!

*Protestos do Deputado do L Rui Tavares.*

Não és confiável! O Livre não é confiável! Isso é que as pessoas têm de saber!

O Sr. **Presidente**: — ... ao Sr. Deputado João Torres, do Partido Socialista, que também dispõe...

*Protestos do Deputado do L Rui Tavares.*

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Eu vou fazer queixas, como tu! Atiras a pedra e escondes a mão!

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, agradecia que permitissem...

*Protestos do L e contraprotestos do CH.*

Srs. Deputados... Está aqui uma interação entre o Livre e o Chega, que é preciso...

*Protestos do CH e contraprotestos do L.*

Srs. Deputados, o Sr. Deputado João Torres tem de ter condições para fazer a intervenção. O Sr. Deputado João Torres dispõe de 3 minutos e 38 segundos, porque aos 2 minutos previstos para o encerramento do debate foi também acrescentado o tempo do Partido Comunista Português, que cedeu o seu tempo ao Partido Socialista.

Vamos, então, ouvir o Sr. Deputado João Torres.

O Sr. **João Torres** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Nestes primeiros três meses, o Governo resumiu a essência da governação à apresentação de *powerpoints* ou, como agora lhes chamam, «pacotes».

*Risos do Deputado do PSD Hugo Soares.*

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, governar não é apenas apresentar diapositivos ou pacotes, no caso sem custos, sem prazos, sem metas e, finalmente, sem leis. Governar vai muito para além disso e exige planear o futuro.

*Aplausos do PS.*

O apelo que hoje fazemos é para que — mesmo com um Governo que, na verdade, vive à custa do anterior...

*Risos do PSD.*

... e empurra os problemas para debaixo do tapete, sendo mesmo um Governo que se pode dar ao luxo de fazer seu o modo de vida de cortar fitas pela obra que o Partido Socialista deixou em curso — aprovelem o Plano Ferroviário Nacional e não deixem para trás este tão importante instrumento para o nosso futuro coletivo.

Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, ao contrário de outros, o PS não está obcecado com eleições. Percebemos bem a acidez da Aliança Democrática neste debate. Na verdade, nem nos últimos anos, nem agora, exprimiu qualquer pensamento sobre a ferrovia em Portugal.

*Aplausos do PS.*

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, agradecemos que tenham referido tantas vezes o Secretário-Geral do Partido Socialista neste debate. Em primeiro lugar, porque só releva a sua importância política como líder da oposição.

*Aplausos do PS.*

*Protestos do PSD.*

Mas, em segundo lugar, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, se há obra em curso na ferrovia e se a ferrovia voltou à agenda política em Portugal, ao PS e a Pedro Nuno Santos se deve.

*Aplausos do PS.*

E nós, no Partido Socialista, temos muito orgulho no legado que deixamos na ferrovia — um legado que não queremos que fique por aqui e que seja continuado no futuro. Temos mesmo muito orgulho nesse trabalho.

O Partido Socialista, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, está ao serviço do País para melhorar as condições de vida dos portugueses, quer quando está no Governo, quer quando está na oposição, como agora sucede.

*Aplausos de Deputados do PS.*

E hoje, nestas como noutras matérias, uma vez mais, aqui se comprovou que é com o Partido Socialista que se marca o ritmo.

*Risos do CH.*

A AD só marca o passo.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, está terminado o nosso debate.

Vamos passar ao segundo ponto da ordem do dia, que consiste nas votações. Pedia aos serviços que acionassem o sistema de verificação de quórum, para que nos possamos registar.

*Pausa.*

Entretanto, pergunto se há algum dos Srs. Deputados que tenha estado em trânsito ou tido algum problema no respetivo registo.

*Pausa.*

Verificado o quórum, com 211 Deputados, estaremos todos em condições de passar às votações.

A Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Mendes Lopes pede a palavra. Faça favor, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Isabel Mendes Lopes** (L): — Sr. Presidente, queria só fazer uma declaração de eventual conflito de interesses, dado ser quadro da Infraestruturas de Portugal.

O Sr. **Presidente**: — Fica registado, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

Vamos, então, começar com a votação, na generalidade, do Projeto de Resolução n.º 170/XVI/1.<sup>a</sup> (PS) — Recomenda ao Governo a aprovação do Plano Ferroviário Nacional.

*Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PSD, do PS, da IL, do BE, do PCP, do L, do CDS-PP e do PAN e o voto contra do CH.*

O projeto de resolução baixa à 6.<sup>a</sup> Comissão.

O Sr. Deputado Hugo Soares pede a palavra. Para que efeito, Sr. Deputado?

O Sr. **Hugo Soares** (PSD): — Sr. Presidente, é só para anunciar que o PSD apresentará uma declaração de voto sobre esta votação.

O Sr. **Presidente**: — Fica registado, Sr. Deputado.

Passamos à votação do Projeto de Resolução n.º 177/XVI/1.ª (PCP) — Recomenda ao Governo o descongelamento e correção do Plano Ferroviário Nacional...

*Neste momento, entrou no Hemiciclo o Sr. Deputado do PS Pedro Nuno Santos.*

**Vozes do CH:** — Ah!...

*Risos do PSD, do CH e da IL.*

*Protestos do PSD e do CH.*

É favor fazer a indicação do Sr. Deputado Pedro Nuno Santos como registado e presente nas respetivas votações.

O Sr. **Rui Paulo Sousa** (CH): — Sr. Presidente, peço desculpa, mas se puder fazer o meu registo?

O Sr. **Presidente:** — Com certeza, também será feito.

*Protestos do PS e contraprotestos do CH.*

Srs. Deputados!...

*Continuação de protestos do PS e contraprotestos do CH.*

Srs. Deputados, tenho como alternativa regimental fazer uma interrupção dos trabalhos para que possam expressar todas as emoções em total liberdade e depois voltamos para votar.

A persistirmos nesta situação, acho que é desrespeitoso em relação a todos os outros Srs. Deputados que estão a aguardar pacientemente, como eu, que haja condições para continuarmos com as votações.

Muito obrigado, Srs. Deputados.

Vou, portanto, passar à votação, na generalidade, do Projeto de Resolução n.º 177/XVI/1.ª (PCP) — Recomenda ao Governo o descongelamento e correção do Plano Ferroviário Nacional de modo a investir na ferrovia e enfrentar as dificuldades.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com os votos contra do PSD, do CH e do CDS-PP, os votos a favor do BE, do PCP, do L e do PAN e as abstenções do PS e da IL.*

A Sr.ª Deputada Isabel Mendes Lopes está a pedir a palavra para que efeito?

A Sr.ª **Isabel Mendes Lopes** (L): — Sr. Presidente, é para anunciar a apresentação de uma declaração de voto sobre esta votação.

O Sr. **Presidente:** — Fica registado, Sr.ª Deputada.

De seguida, votamos, na generalidade, o Projeto de Resolução n.º 178/XVI/1.ª (IL) — Recomenda ao Governo que corrija as falhas do Plano Ferroviário Nacional e reveja os respetivos planos plurianuais de investimento.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com os votos contra do PSD, do PS e do CDS-PP, os votos a favor do CH, da IL, do BE e do PAN e as abstenções do PCP e do L.*

Vamos votar, na generalidade, o Projeto de Resolução n.º 179/XVI/1.ª (L) — Recomenda ao Governo que retome os comboios noturnos.

*Submetido à votação, foi aprovado, com os votos a favor do PS, da IL, do BE, do PCP, do L e do PAN, os votos contra do PSD e do CDS-PP e a abstenção do CH.*

Baixa à 6.ª Comissão.

Passamos à votação, na generalidade, do Projeto de Resolução n.º 180/XVI/1.ª (L) — Recomenda o alargamento do passe ferroviário nacional, nos termos definidos na lei do Orçamento do Estado para 2024.

*Submetido à votação, foi aprovado, com os votos a favor do PS, do BE, do PCP, do L e do PAN, os votos contra do PSD e do CDS-PP e as abstenções do CH e da IL.*

Este projeto baixa à 6.ª Comissão.

Segue-se a votação, na generalidade, do Projeto de Resolução n.º 181/XVI/1.ª (PAN) — Pela aprovação de um plano ferroviário nacional e adoção de medidas que promovam o transporte ferroviário como alternativa às viagens aéreas.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com os votos contra do PSD, do CH e do CDS-PP e os votos a favor do PS, da IL, do BE, do PCP, do L e do PAN.*

Vamos proceder à votação, na generalidade, do Projeto de Resolução n.º 186/XVI/1.ª (BE) — Priorização da ferrovia em Portugal.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com os votos contra do PSD e do CDS-PP, os votos a favor do BE, do PCP, do L e do PAN e as abstenções do PS, do CH e da IL.*

O Sr. Deputado Hugo Soares está a pedir a palavra. Faça favor.

O Sr. **Hugo Soares** (PSD): — Sr. Presidente, já não é sobre as votações, creio que acabámos o nosso guião. É só para informar que a Sr.ª Deputada Olga Freire estava a acompanhar os trabalhos à distância, tentou aceder ao *link* para poder votar eletronicamente e não conseguiu.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado.  
Tem agora a palavra o Sr. Secretário.

O Sr. **Secretário** (Jorge Paulo Oliveira): — Sr. Presidente, exatamente na sequência deste esclarecimento, dou conta à Câmara que participaram nos trabalhos, por videoconferência, a Sr.ª Deputada Sonia dos Reis, do Grupo Parlamentar do PSD, e o Sr. Deputado Tiago Barbosa Ribeiro, do Grupo Parlamentar do PS, obviamente para além da Sr.ª Deputada Olga Freire, nas condições assinaladas pelo Sr. Deputado Hugo Soares.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Paulo Raimundo está presente já há muito tempo, mas não tinha conseguido registar-se. Fica, portanto, a indicação para os serviços o considerarem como registado, como o Sr. Deputado Pedro Nuno Santos, que já tinha dado essa indicação.

Amanhã haverá sessão plenária às 15 horas e a ordem do dia é fixada pelo Chega, com a discussão das seguintes iniciativas:

Projeto de Lei n.º 11/XVI/1.ª (CH) — Determina a aplicação do regime de atribuição do suplemento de missão criado pelo Decreto-Lei n.º 139-C/2023, de 29 de dezembro, à Guarda Nacional Republicana, à Polícia de Segurança Pública e ao Corpo da Guarda Prisional;

Projeto de Lei n.º 192/XVI/1.ª (CH) — Procede à integração plena, do pessoal da carreira de guarda-florestal, na carreira militar da Guarda Nacional Republicana;

Projeto de Lei n.º 193/XVI/1.ª (CH) — Criminaliza o incitamento ao ódio contra os membros dos órgãos de polícia criminal e órgãos judiciais;

Projeto de Lei n.º 194/XVI/1.ª (CH) — Aplicação do processo sumário ao julgamento dos crimes de resistência e coação sobre funcionário;

Projeto de Resolução n.º 172/XVI/1.ª (CH) — Recomenda ao Governo a revisão da tabela de gratificados da PSP;

Projeto de Resolução n.º 173/XVI/1.ª (CH) — Pela prevenção do suicídio nas forças de segurança;

Projeto de Lei n.º 7/XVI/1.ª (PCP) — Atribui um suplemento de missão aos profissionais das forças e serviços de segurança;

Projeto de Lei n.º 48/XVI/1.ª (PAN) — Garante a atribuição de um suplemento de missão aos profissionais da PSP, da GNR, do SEPNA, do corpo da Guarda Prisional, da Polícia Marítima e da ASAE, alterando diversos diplomas;

Projeto de Resolução n.º 182/XVI/1.ª (PAN) — Recomenda ao Governo que adote medidas de prevenção do suicídio nas forças de segurança;

Projeto de Resolução n.º 183/XVI/1.ª (CH) — Recomenda ao Governo que tome as medidas legislativas e administrativas necessárias à aplicação do regime de atribuição do suplemento de missão criado pelo Decreto-Lei n.º 139-C/2023, de 29 de dezembro, a várias categorias de agentes públicos;

Projeto de Resolução n.º 184/XVI/1.ª (BE) — Recomenda ao Governo que proceda à revisão e valorização das carreiras e tabelas remuneratórias da PSP, GNR e Corpo da Guarda Prisional;

Projeto de Resolução n.º 185/XVI/1.ª (BE) — Recomenda ao Governo que garanta condições de bem-estar, salubridade e segurança no local de trabalho aos profissionais da PSP e da GNR;

Projeto de Resolução n.º 188/XVI/1.ª (PS) — Recomenda ao Governo o desenvolvimento, implementação e reforço de políticas relativas à condição das forças de segurança em matéria de alojamento e habitação, saúde mental e formação, em diálogo com as associações representativas dos seus profissionais.

No fim, haverá votações regimentais.

Boa tarde e até amanhã.

Está encerrada a sessão.

*Eram 17 horas e 38 minutos.*

---

### *Declarações de voto enviadas à Mesa para publicação*

**Nota:** As declarações de voto anunciadas pelo Deputado do PSD Hugo Soares e pela Deputada do L Isabel Mendes Lopes não foram entregues no prazo previsto no n.º 4 do [artigo 87.º](#) do Regimento da Assembleia da República.

---

*Presenças e faltas dos Deputados à reunião plenária.*

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.