



XVI LEGISLATURA

1.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2024-2025)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 10 DE OUTUBRO DE 2024

Presidente: Ex.^{mo} Sr. [Rodrigo Miguel Dias Saraiva](#)

Secretários: Ex.^{mos} Srs. [Jorge Paulo da Silva Oliveira](#)
[Joana Fernanda Ferreira de Lima](#)
[Gabriel Sérgio Mithá Ribeiro](#)
[Maria Germana de Sousa Rocha](#)

SUMÁRIO

O Presidente ([Rodrigo Saraiva](#)) declarou aberta a sessão às 15 horas e 2 minutos.

Deu-se conta da entrada na Mesa do Projeto de Resolução n.º 380/XVI/1.ª, do Projeto de Lei n.º 323/XVI/1.ª,

das Propostas de Lei n.ºs 24 e 25/XVI/1.ª e da Apreciação Parlamentar n.º 2/XVI/1.ª.

Ao abrigo do artigo 227.º do Regimento, procedeu-se ao debate da Interpelação ao Governo n.º 3/XVI/1.ª (L) — Passe

Ferroviário Nacional e investimento na ferrovia em Portugal, tendo proferido as intervenções de abertura a Deputada [Isabel Mendes Lopes](#) (L) e o Ministro das Infraestruturas e Habitação (Miguel Pinto Luz).

No período de debate, usaram da palavra, a diverso título, além daqueles oradores, os Deputados [Paulo Núncio](#) (CDS-PP), [Marisa Matias](#) (BE), [Carlos Barbosa](#) (CH), [Paula Santos](#) (PCP), [Rui Tavares](#) (L), [Paulo Cavaleiro](#) (PSD), [Inês de Sousa Real](#) (PAN), [João Torres](#) (PS), [Marco Claudino](#) (PSD), [Alfredo Maia](#) (PCP), [Bernardo Blanco](#) (IL), [Filipe Melo](#) (CH), [Bruno Ventura](#) (PSD), [José Carlos Barbosa](#) (PS), [Bruno](#)

[Nunes](#) (CH), [Gonçalo Lage](#) (PSD), [Carlos Guimarães Pinto](#) (IL), [António Filipe](#) (PCP), [Filipa Pinto](#) (L), [João Vale e Azevedo](#) (PSD), [Raul Melo](#) (CH), [Pedro Coimbra](#) (PS), [Pedro Pinto](#) (CH), [Hugo Costa](#) (PS) e [Manuela Tender](#) (CH).

No encerramento do debate, intervieram o Deputado [Rui Tavares](#) (L) e o Ministro das Infraestruturas e Habitação.

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

O Presidente encerrou a sessão eram 17 horas e 39 minutos.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Muito boa tarde a todos.

Reconhecendo que, possivelmente, há outros pontos de interesse a decorrer fora da Sala, pedimos que consigam criar as condições para que o Plenário decorra com a dignidade que merece e de que precisa.

Eram 15 horas e 2 minutos.

Solicitava aos Srs. Agentes da autoridade que abrissem as galerias, para que os cidadãos possam entrar.

Passo a palavra ao Sr. Secretário Jorge Paulo Oliveira para ler o expediente, pedindo ao Plenário que crie as condições para ouvir a leitura do mesmo.

O Sr. **Secretário** (Jorge Paulo Oliveira): — Sr. Presidente, informo a Câmara de que deram entrada na Mesa as seguintes iniciativas, já admitidas pelo Sr. Presidente da Assembleia da República: Projeto de Resolução n.º 380/XVII/1.^a (BE) — Recomenda ao Governo a valorização da profissão de bombeiro sapador através da revisão do seu estatuto profissional, da indexação da tabela salarial à remuneração mínima nacional e da correção da tabela remuneratória; Projeto de Lei n.º 323/XVII/1.^a (CH) — Estabelece a possibilidade de a RTP explorar receitas de publicidade, em todos os serviços de programas, até ao máximo de 70 % do limite permitido aos operadores privados; Propostas de Lei n.ºs 24/XVII/1.^a (GOV) — Aprova o estatuto da carreira de investigação científica e o regime comum das carreiras próprias de investigação científica em regime de direito privado e 25/XVII/1.^a (GOV) — Altera o Regime Jurídico das Autarquias Locais, em matéria de publicidade das deliberações; e Apreciação Parlamentar n.º 2/XVII/1.^a (PS) — Relativa ao Decreto-Lei n.º 57-A/2024, de 13 de setembro, que estabelece o regime aplicável ao concurso externo extraordinário de seleção e de recrutamento do pessoal docente, a realizar no ano letivo de 2024-2025, e cria um apoio extraordinário e temporário à deslocação para docentes.

É tudo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — A ordem do dia de hoje tem como ponto único o debate da Interpelação ao Governo n.º 3/XVII/1.^a (L) — Passe Ferroviário Nacional e investimento na ferrovia em Portugal, que começa com duas intervenções de abertura, uma por parte do grupo parlamentar que o agendou e outra pelo Governo.

Para a intervenção inicial, dou a palavra à Sr.^a Deputada Isabel Mendes Lopes, do Grupo Parlamentar do Livre.

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Sr.^a Secretária de Estado, Sr. Secretário de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Caros Concidadãos nas galerias: Foi exatamente há dois anos que o Livre apresentou aqui, na Assembleia da República, em pleno processo orçamental, a proposta para a criação de um Passe Ferroviário Nacional.

Disseram-nos que ia ser impossível, que era uma medida demasiado ambiciosa e que não havia condições para a fazer avançar. Mas a verdade é que, nas negociações com o Partido Socialista, que, na altura, tinha a maioria absoluta, o Livre conseguiu que essa proposta fosse aprovada, inicialmente para todos os comboios regionais do País, e com o caminho para o posterior alargamento. Assim, no verão de 2023, por 49 €, passou a ser possível utilizar 100 comboios por dia, e muitas pessoas passaram a poupar dezenas de euros por mês.

O Passe Ferroviário Nacional nasceu não apenas como uma proposta de transição ecológica, mas também como uma medida de combate à inflação. Mesmo fora do contexto de inflação elevada que tivemos até há bem pouco tempo, o Passe Ferroviário Nacional é uma medida que deixa, todos os meses, mais dinheiro no bolso de muitas pessoas e de muitas famílias, do Algarve ao Minho. E é precisamente por isto que o Livre luta todos os dias: por mais justiça ambiental, aliada à justiça social.

Aplausos do L.

Há exatamente um ano, conseguimos que o Orçamento do Estado para 2024 previsse que o Passe Ferroviário Nacional fosse alargado para 250 comboios por dia: todos os regionais e inter-regionais, e também urbanos e intercidades em determinados percursos. Apesar de todas as nossas insistências com o Governo,

esse alargamento não aconteceu, e as pessoas viram goradas as suas expectativas de usar o passe alargado já este verão.

Entretanto, foi também neste verão que o Governo veio anunciar a criação de algo que, na verdade, já estava criado: o Passe Ferroviário, agora Verde, segundo o Governo. Mas o mais importante não foi isso, foi a notícia de que este alargamento do passe ferroviário vai abranger todos os comboios e a redução do preço para 20 € por mês. Depois, afinal, percebemos que não abrange, na verdade, todos os comboios e que os urbanos de Lisboa e Porto estão excluídos.

Mas não deixa de ser uma boa notícia. Quando marcámos este debate, há umas semanas, não eram ainda conhecidos os pormenores deste alargamento do passe. Hoje já sabemos que vai finalmente entrar em vigor este mês e a que comboios vai dar acesso, o que nos permite um debate muito mais informado.

O Sr. Ministro Miguel Pinto Luz veio descrever o Passe Ferroviário como uma medida revolucionária capaz de democratizar o acesso à ferrovia para todos os cidadãos. Pois é, Sr. Ministro, o Livre sabe que é uma medida revolucionária, por isso a apresentou há dois anos.

O Sr. **Paulo Muacho** (L): — Muito bem!

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Ficamos contentes que, entretanto, o PSD tenha percebido que é uma medida revolucionária, já que, na altura, se absteve na criação e, depois, se absteve novamente no alargamento do passe. Por isso, bem-vindos às boas ideias!

Aplausos do L.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Eh lá, tantas palmas!...

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Também numa simpática conversa que teve, há dois dias, na SIC, o Sr. Primeiro-Ministro chegou ao ponto de dizer que o Governo tinha ultrapassado o Livre pela esquerda. Sr. Ministro, Sr.^{as} e Srs. Deputados, isto não é uma corrida, e já aqui dissemos que as boas ideias são para se roubar — e digo «roubar» no bom sentido. Se o Governo está a querer avançar com esta medida que foi proposta inicialmente pelo Livre, a única coisa que temos a dizer é: força! Força, o que importa é melhorar a vida das pessoas e garantir uma transição ecológica e justa.

O Sr. **Alexandre Poço** (PSD): — Muito bem!

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — O Livre pode dar boleia para várias outras boas ideias que são igualmente revolucionárias e que democratizam a mobilidade; aliás, já demos aqui algumas, e o PSD votou contra, como, por exemplo, a da retoma dos comboios noturnos.

Os comboios noturnos são essenciais para a mobilidade internacional e até para percursos longos dentro do nosso País. Quando, por toda a Europa, se recuperam e se criam novos serviços ferroviários noturnos, Portugal continua sem os seus comboios internacionais noturnos — e o PSD, há poucos meses, votou contra a proposta do Livre para a retoma. Vão sempre a tempo de mudar de ideias, mas lembro que os atrasos têm um custo e um impacto direto na vida das pessoas e do País.

Mas este debate não é apenas sobre o passe ferroviário; é sobre ferrovia, é sobre mobilidade, é sobre assegurarmos, em todo o País, as condições para que todas as pessoas tenham qualidade de vida.

O Sr. **Paulo Muacho** (L): — Muito bem!

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Isso passa também pelo acesso fácil e simples às redes de transportes públicos — redes que funcionem bem, onde os horários dos autocarros e dos comboios estejam articulados, onde escadas rolantes e elevadores não estejam avariados, onde os transportes cheguem a horas e onde haja horários fora de horas e ao fim de semana —; e isso consegue-se com muito trabalho de articulação, por isso é tão importante a aprovação do Plano Ferroviário Nacional, que tarda em ser aqui discutido, e também se consegue, e é essencial, com um forte investimento na mobilidade.

Aqui voltamos à ferrovia: um sistema de mobilidade nacional alicerça-se no seu transporte pesado, na sua ferrovia. A ferrovia, em Portugal, tem sofrido muito nas últimas décadas. Onde devíamos ter investido, renovado, melhorado, desinvestiu-se e fecharam-se linhas. Perdemos o que é uma rede, que é feita de ligações e de nós. Onde deveríamos ter construído para aumentar a rede, não se construiu. Estamos duas, três décadas atrasados na implementação da alta velocidade em Portugal.

Não é à toa que Portugal é um país tão dependente do automóvel. São décadas de políticas públicas que não deram alternativas às pessoas. Cada vez menos comboios e com mais atrasos: foi assim que a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) descreveu o transporte ferroviário em Portugal, num relatório publicado no final do ano passado. Falta de comboios, ligações suprimidas, falta de cumprimento de horários e de pontualidade são queixas apontadas.

Também a sobrelotação dos comboios é um problema vivido diariamente por muitas pessoas, sobretudo quando os preços das casas impedem que as pessoas vivam onde trabalham, pelo que só conseguem arranjar casa longe do seu trabalho. Os comboios que vêm para Lisboa do Entroncamento e de Tomar vêm cheios. É preciso reforçar a oferta, com mais comboios para responder à procura, e é preciso que isso aconteça já.

Por isso, queria perguntar, Sr. Ministro: os quase 19 milhões de euros com que a CP (Comboios de Portugal) vai ser compensada pelo passe ferroviário e que foram anunciados preveem o reforço da oferta para fazer face ao aumento da procura? É que o País tem aqui a oportunidade de garantir uma transferência modal e de conseguir que mais pessoas não tenham de usar o carro e possam usar o comboio e outros transportes públicos. Mas, para isso, é preciso garantir que o sistema funciona e que responde; e, para isso, é preciso reforçar o papel da CP, garantindo todas as condições e todo o financiamento.

Mas queria dizer mais. Em todas as propostas do Livre sobre o Passe Ferroviário Nacional constava uma última alínea, que é muito importante: a criação do Passe Ferroviário Nacional é um caminho para um passe de mobilidade nacional, um passe de mobilidade nacional que dê acesso a todo o País e, em todo o território, a uma rede de transportes públicos, seja ela em comboio, em autocarros ou até em transporte flexível, como o táxi, sobretudo em territórios com baixa densidade populacional. É que só com uma política de mobilidade intermodal, articulada e com foco na acessibilidade de cada pessoa conseguimos melhorar o dia a dia e garantir uma transição justa e ecológica do País.

O Livre está cá para isso. Temos mais ideias, vamos a elas!

Aplausos do L.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para a intervenção de abertura, dou a palavra ao Sr. Ministro das Infraestruturas e Habitação, Miguel Pinto Luz.

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação** (Miguel Pinto Luz): — Ex.^{mo} Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Começo por agradecer a oportunidade de, mais uma vez, estar perante vós, ser questionado e ter a oportunidade de esclarecer e de, nas nossas diferenças, trabalhar para um Portugal melhor. Tenho dito isto muitas vezes, e tenho dito que não acredito numa política de maniqueísmos primários, em que determinado tema é propriedade do partido A ou do partido B, ou em que as propostas são mais ou menos bondosas consoante o quadrante que as indique.

Acredito, e tenho a certeza de que todos os Srs. Deputados concordarão comigo, que a política tem por fim único resolver os problemas dos nossos concidadãos e tornar Portugal um país mais justo e mais próspero. É, por isso, com gosto que hoje estou aqui para explicar a visão do Governo para a ferrovia, com claro enfoque no Passe Ferroviário Verde — e o Passe Ferroviário Verde é um claro exemplo da política sem maniqueísmos.

Penso não estar a ser injusto ao referir que esta minha chamada ao Parlamento pelo Livre tem por base o receio de que o projeto do passe ferroviário caísse, o que é legítimo. É um projeto que é caro ao Livre, mas, mais importante do que isso, é um bom projeto.

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — E foi por isso que o Governo o agarrou; agarrou e foi ainda mais longe,...

O Sr. **Paulo Núncio** (CDS-PP): — Isso!

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação:** — ... com mais comboios abrangidos e com um preço de apenas 20 €:...

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

... falo dos *Intercidades*, desde que reservado nas últimas 24 horas, falo dos regionais, dos inter-regionais, dos urbanos fora da área abrangida por passes intermodais metropolitanos.

É assim o Passe Ferroviário Verde, que apresentámos na última semana: uma medida que as projeções de procura da CP estimam que impacte cerca de 30 milhões de passageiros; uma medida que ajuda as famílias; uma medida ambientalmente sustentável e que tem em conta uma maior coesão territorial.

Esta é uma medida que permite que alguém que more em Beja e tenha de se deslocar a Lisboa duas vezes por semana poupe mais de 2000 € por ano; ou que uma família de três pessoas que resida em Lisboa, mas tenha as suas origens em Braga, possa ir uma vez por mês à sua terra natal e poupar cerca de 1000 € por ano; ou que alguém que more em Albufeira e se desloque de carro para Faro, onde trabalha, poupe mais de 2600 € por ano. Esta é uma medida com verdadeiro impacto, que ajuda os portugueses, que ajuda as famílias e que demonstra claramente o empenho que este Governo tem em relação à ferrovia.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, como devem suspeitar, também eu leio jornais e também eu tenho redes sociais. Sei da desconfiança, dos medos, muitas vezes instados contra este Governo no que à ferrovia diz respeito; e eu digo-vos, de uma forma muito clara, transparente, frontal: nada é mais falacioso. Este Governo não proclama paixões; este Governo decide, e decide sempre ao encontro das necessidades das pessoas.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A nossa aposta na mobilidade é absolutamente clara. Sabemos o peso que a mobilidade tem nos orçamentos familiares, bem como a sua importância em termos ambientais. Sabemos que a ferrovia, e o comboio, é fundamental para uma transição energética eficaz. Sabemos que o comboio tem um papel fulcral no nosso futuro.

Aqui permitam-me que deixe uma palavra à CP e aos seus trabalhadores por toda a dedicação que têm à empresa, e porque só com eles, só com a confiança que neles depositamos, é que é possível que, já a partir do dia 21 de outubro, estejamos a implementar o Passe Ferroviário Verde.

Aproveito para dizer que acreditamos muito na CP — estou a repetir-me —, acreditamos muito no seu potencial e no seu futuro: um futuro com uma CP moderna, forte; um futuro com uma CP com ambição, uma CP preparada para cumprir com as obrigações de serviço público, mas também com dinâmica e músculo para competir no mercado concorrencial.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

Neste ponto, também há que vos ser absolutamente frontal. Podemos discutir ideologicamente se a ferrovia deve ser ou não liberalizada, mas a verdade é que essa é uma questão passada: ou encaramos a realidade e preparamos a CP para um mercado concorrencial ou pura e simplesmente esta ficará a ver passar comboios.

Vozes do PSD: — Muito bem!

Protestos do Deputado do PS José Carlos Barbosa.

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação:** — E isso eu tenho a certeza de que nenhum de nós, neste Hemiciclo, quer.

Acreditamos numa CP a operar o serviço público, a continuar a operar o serviço público, mas também a alta velocidade, e — agora deixem-me referir-vos isto — a internacionalizar-se. É nisto que estamos a trabalhar todos os dias.

Vamos dotar a CP das condições necessárias para adquirir o material circulante que esta considere necessário para operar a alta velocidade. É para nós uma prioridade clara que a CP esteja apta a operar a alta velocidade desde o primeiro dia. Quanto à internacionalização, já autorizámos a despesa para que a CP seja certificada a operar em Espanha, bem como temos vindo a incentivar que sejam desde já realizados os estudos para a operação na Corunha.

Para nós, há algo que é óbvio: se a Renfe (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) se prepara para operar em Portugal, a CP também tem de se preparar para operar em Espanha.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

É assim num mercado aberto, é assim numa CP com ambição.

Mas, estando num debate sobre o Passe Ferroviário Verde e sobre ferrovia, há algo lateral que não posso deixar de referir, que é a intermodalidade. Só existe transporte ferroviário de sucesso se estiver ligado aos outros meios de transporte, nesta visão integrada, que ouvimos há pouco, da mobilidade.

E aqui temos de falar da mobilidade inteligente. Por isso, estamos a investir mais de 2,7 milhões de euros para a interoperabilidade de todos os sistemas e para termos, de facto, um sistema comum no País.

O Sr. **Marco Claudino** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Agora é que é!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — É um primeiro passo para mais integração dos transportes públicos, para mais conforto na utilização e para um futuro de um verdadeiro serviço de *mobility as a service*. Se queremos uma transição do carro pessoal para o transporte público, temos de garantir previsibilidade na oferta e uma melhor experiência de utilização.

Nestes parênteses sobre a mobilidade, quero dar-vos uma breve nota sobre o Circula.pt. Este é um passe que veio substituir o Passe Social + e que alarga a todo o território nacional uma medida que só estava disponível para quem habitava na Área Metropolitana de Lisboa ou do Porto. O Circula.pt é para todo o País, para Portugal inteiro,...

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — ... porque quem não mora nas grandes áreas metropolitanas tem também todo o direito de ser apoiado pelo Estado.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Já mudou de ideias! Já mudou o discurso!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, para terminar, quero dizer-vos algumas palavras sobre os investimentos nas linhas de alta velocidade.

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Agora é que é!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — A primeira coisa que vos quero transmitir é que, quando se fala de investimentos da magnitude dos da alta velocidade, estamos a falar de investimentos para gerações. São investimentos cuja definição, construção e conclusão, com total probabilidade, passarão por vários Governos, por este e por muitos outros.

Este investimento é mais que significativo: falamos de 5,6 mil milhões de euros para a linha Lisboa-Porto, 3,5 mil milhões de euros para a linha Lisboa-Madrid e 2,5 mil milhões de euros para a linha Porto-Vigo. Falamos de obras de monta, mas verdadeiramente transformadoras do território nacional. Encurtamos distâncias, cumprimos com metas ambientais, mas também criamos novas centralidades, oportunidades de desenvolvimento e novas sinergias entre territórios.

São, por isso, projetos que implicam um grande consenso — repito, um grande consenso —, e, neste particular, gostaria de cumprimentar todas as forças políticas, por termos, em Portugal, atingido esse consenso nacional. Este é, para mim, um grande sinal de maturidade democrática e uma bonita forma de honrar e celebrar os 50 anos da nossa democracia.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Vamos entrar na fase dos pedidos de esclarecimento. Primeiro temos um pedido de esclarecimento dirigido ao Livre, e depois iremos aos pedidos de esclarecimento ao Governo.

Para fazer um pedido de esclarecimento ao Grupo Parlamentar do Livre, tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Núncio, que tem até 2 minutos.

O Sr. **Paulo Núncio** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr.^a Deputada Isabel Mendes Lopes, gostava de saudar o Livre por ter trazido este tema a debate, porque esta é uma área que evidencia claramente a diferença entre os Governos do PS e a visão, a ambição e a determinação política deste Governo da Aliança Democrática (AD).

Protestos do Deputado do PS Hugo Costa.

Deixe-me dar-lhe dois exemplos: em primeiro lugar, o Governo do PS, em 2019, prometia o aumento de 100 km na via ferroviária e deixou menos de 20 km face a 2015;...

Protestos do Deputado do PS Pedro Vaz.

... em segundo lugar, o Governo do PS conseguiu transformar uma obra de 9 meses — a modernização da via da Beira Alta — numa obra que vai já em 2 anos e meio, 31 meses, e a contar. Esta é a prática a que o PS nos habituou: promete sempre demais e faz sempre de menos; peca por excesso nos anúncios, peca por defeito na realidade.

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

Mas, quando o Governo tornou público o Passe Ferroviário Verde, a Sr.^a Deputada fez um conjunto de declarações, e disse, na altura, que era importante e essencial alargar o seu âmbito e, se possível, reduzir o seu custo. Confesso-lhe, Sr.^a Deputada, que me surpreenderam as suas declarações, porque o Passe Ferroviário Verde, criado pelo Governo, aumenta o seu âmbito face àquilo que tinha sido proposto pelo Livre e acolhido pelo PS, e, sobretudo, reduz o seu custo, passando de 49 € para 20 €. Como vê, é possível não só alargar o seu âmbito, mas também reduzir o seu custo.

Por isso, a pergunta que lhe faço, Sr.^a Deputada, é no sentido de saber quão satisfeita a Sr.^a Deputada está pelo facto de o Governo da Aliança Democrática ter tornado o passe ferroviário mais abrangente e, ao mesmo tempo, muito mais barato para os portugueses.

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para responder, até 2 minutos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Mendes Lopes.

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Paulo Nuncio, o Livre vê com muito bons olhos qualquer alargamento do passe que traga mais rendimento às famílias e que traga maior mobilidade.

O Sr. **Paulo Muacho** (L): — Muito bem!

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — O Livre e o CDS são iguais!

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Aliás, por vontade do Livre, o Passe Ferroviário Nacional teria sido criado, já há dois anos, exatamente de uma forma alargada e com o custo mais baixo. Foram as negociações possíveis, e a verdade é que já teve um impacto muito grande na vida de tantas famílias.

Mas o caminho vai-se fazendo,...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Para os que trabalham!

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — ... e ficamos muito contentes. Na altura, o CDS não estava aqui representado, portanto, não sabemos como é que teria votado o Passe Ferroviário Nacional,...

O Sr. **Rui Tavares** (L): — O CDS tinha votado a favor!...

O Sr. **Paulo Muacho** (L): — Teria votado contra!

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Eh!...

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — ... mas o PSD não votou a favor, absteve-se na votação da criação do Passe Ferroviário Nacional, no alargamento.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — O pior é o CDS!

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Portanto, ficamos muito contentes que agora tenham percebido que verdadeiramente é uma medida revolucionária, é uma medida que democratiza a mobilidade e é uma medida essencial para o País, para a política de coesão do País e para a qualidade de vida das famílias.

Vemos com bons olhos este alargamento, agora, preocupa-nos — e isso foi também algo que já referimos várias vezes — o facto de ser preciso que a oferta responda à procura. É preciso garantir não só que os transportes são acessíveis e baratos, mas também que todas as condições de horários, de intermodalidade são asseguradas.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Até o Livre bate no CDS! Quem os viu e quem os vê!...

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Portanto, é muito importante agora, nos próximos meses, reforçar a oferta do lado da CP para fazer face ao aumento da procura que este alargamento do Passe Ferroviário Nacional terá.

Ficámos também surpreendidos, na altura — foram as minhas declarações —, com a criação de algo que, na verdade, já existia. Portanto, ficamos contentes que haja um alargamento do Passe Ferroviário Nacional, nos moldes que o Livre sempre o defendeu, e agora vamos continuar a trabalhar para que finalmente tenhamos um passe de mobilidade nacional que garanta o acesso a todas as pessoas, que é muito importante, porque essa é verdadeiramente também uma condição de igualdade no País.

Aplausos do L.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Registamos 11 pedidos de esclarecimento ao Governo, que solicita que as respostas sejam dadas em três vagas, digamos assim: primeiro responde a quatro, depois a outros quatro e, no fim, aos restantes três.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Devia ser um a um! Quando o Chega for Governo, é um a um!

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Portanto, vamos começar esta primeira ronda de pedidos de esclarecimento, que têm até 2 minutos.

Começamos pela Sr.^a Deputada Marisa Matias, do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda.

A Sr.^a **Marisa Matias** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, em relação à medida do passe ferroviário, que é aqui apresentada pelo Governo, ela é uma medida positiva. No entanto, há várias questões que não estão, de todo, esclarecidas.

Protestos do Deputado do PSD Emídio Guerreiro.

E é sobre isso que lhe queremos colocar questões muito simples, desde logo: como é que será compensada a medida à CP? Já falaram de compensações, mas não sabemos nenhuns detalhes sobre essa compensação. Qual é o montante que vai estar inscrito no Orçamento do Estado para poder cobrir os custos desta medida? O que vai estar inscrito no Orçamento do Estado cobre ou não 100 % da medida? Creio que todas estas respostas são necessárias para avaliarmos também a própria medida em si.

Mas, como o Sr. Ministro disse na sua intervenção, está aqui muito mais em causa do que o próprio passe ferroviário; é a política de transportes do Governo e é a própria CP que estão em causa neste debate.

A nossa desconfiança em relação ao Governo, em matéria de ferrovia, não é teórica nem é infundada. Foi o Sr. Ministro que disse, aliás, que não é saudável para o mercado o Estado investir em tantos comboios. É o Sr. Ministro que quer impedir a CP de comprar comboios de alta velocidade para proteger a parcela privada, porque é a parte lucrativa do negócio e é aquela que pode verdadeiramente financiar a CP e, em última instância, até medidas como o passe ferroviário.

Portanto, a nossa desconfiança não é só uma desconfiança sobre o que se diz; é uma desconfiança também sobre quem está no seu gabinete, e não posso dizer-lho de forma mais frontal, Sr. Ministro: há ou não há conflitos de interesses? É que ter no gabinete um adjunto que faz consultoria externa para a B-Rail, empresa detida pelo Grupo Barraqueiro,...

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Ah, isso é muito importante para o passe!...

A Sr.^a **Marisa Matias** (BE): — ... que tem em vista a entrada no mercado ferroviário, em competição direta com a CP, confirma essa desconfiança.

A Sr.^a **Joana Mortágua** (BE): — Lá está!

A Sr.^a **Marisa Matias** (BE): — Sabemos que o conflito de interesses é uma marca da sua governação — temos o caso da TAP (Transportes Aéreos Portugueses) —, mas, neste caso, há ou não há conflito de interesses, Sr. Ministro?

Aplausos do BE.

Protestos do Deputado do PSD Gonçalo Valente.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para o segundo pedido de esclarecimento, tem a palavra o Sr. Deputado Carlos Barbosa, do Grupo Parlamentar do Chega.

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — Sr. Presidente, Srs. Secretários de Estado, Sr. Ministro, foi bom vê-lo aqui a fazer, neste momento, uma coligação com o Livre, quando, ainda há uns meses, vocês criticavam a coligação do PS com o Chega para abolir as portagens, e, aí sim, fazermos a verdadeira coesão territorial.

Aplausos do CH.

Risos e protestos do PSD e do L.

O Sr. **Paulo Muacho** (L): — Isso são ciúmes!

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — Por outro lado, Sr. Ministro, vocês também dizem...

Vozes do PSD: — «Vocês»?!

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — ... que o Chega é um partido catavento. Sr. Ministro, desculpe, mas, por aquilo que nos disse hoje e aquilo que já ouvimos V. Ex.^a dizer em audições passadas, o senhor também mudou de palavra, do que disse no passado e para o que está a dizer agora.

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Mudou de opinião!

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — No passado, o senhor disse que não havia mais carruagens, que a CP não iria ter as carruagens que queria, que não iria ter o serviço que pretendia,...

Risos do Deputado do PS José Carlos Barbosa.

... e agora veio-nos dizer que a CP, afinal, vai ter todas as condições e mais algumas para fazer tudo o que quer e mais o que venha.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — É para agradar ao PS!

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — Quer dizer, estamos aqui numa circunstância em que, realmente, não percebemos o que é que o PSD quer fazer.

Por outro lado, em relação a este passe ferroviário que VV. Ex.^{as} nos trazem, eu gostaria de lhe perguntar que custos estão inerentes a isto, porque, se formos a ver, os 20 € que estão associados a este passe ferroviário cobrirão certamente um terço do valor do serviço. Eu gostaria de saber onde é que vocês vão buscar o resto do valor.

O Sr. **Gonçalo Valente** (PSD): — «Vocês»?!

O Sr. **Carlos Barbosa** (CH): — Não serão, mais uma vez, os contribuintes a ter de pagar, aqueles que usufruem e aqueles onde não existe a verdadeira coesão territorial, como Viseu, que não tem ferrovia, Bragança, que não tem ferrovia, Algarve, que não tem eletrificação da ferrovia, e Portalegre, onde isso também não existe? São esses que também vão pagar, Sr. Ministro!

Aplausos do CH.

Eu gostaria que V. Ex.^a nos desse prova dos números e nos dissesse, na realidade, o custo que vamos ter com este passe novo que VV. Ex.^{as} vão implementar.

Por último, Sr. Ministro, gostaria também de lhe perguntar, porque a própria IP (Infraestruturas de Portugal) já não se compromete com prazos, quando é que vamos ter realmente a Linha da Beira Alta aberta, porque isto é um forrobodó de prazos para abrir a Linha da Beira Alta!

Aplausos do CH.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para um pedido de esclarecimento, até 2 minutos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Paula Santos, do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português.

A Sr.^a **Paula Santos** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Ministro, trazemos aqui a necessidade de reforçar e alargar a oferta de transporte ferroviário. São necessários mais comboios e mais trabalhadores.

A questão que se coloca é a de saber que diligências já foram tomadas pelo Governo para desbloquear o concurso público para a aquisição de material circulante.

Bem sabemos que há um contencioso, mas o Governo não pode ficar à espera. Isso significaria não termos os comboios para aumentar a oferta de transporte público ferroviário. Urge reforçar o transporte público ferroviário, que é essencial para assegurar o direito à mobilidade das populações, mas também para a proteção do ambiente.

A questão é: quando é que vão repor o serviço regional da Linha do Sul? Nós bem nos recordamos que foi um Governo do PSD e do CDS que acabou com este serviço público, tendo o PS assumido a sua reposição, mas isso nunca foi cumprido.

Há ainda uma outra questão que gostaríamos de colocar, porque a grande opção do Governo para a ferrovia não é a capacitação e o investimento na CP, mas, sim, a privatização do setor que já demonstrou ser prejudicial para as populações e para o País. Não é por caso que noutros países, como no Reino Unido, se está num processo inverso de reversão da liberalização.

Agora, o Governo quer cometer os mesmos erros que outros estão a corrigir e decidiu prolongar a parceria público-privada com a Fertagus, com a justificação do equilíbrio financeiro. Lembro que, remontando ao tempo da pandemia, a Fertagus sempre teve indemnizações compensatórias, inclusive durante esse período, sendo verdadeiramente beneficiada com compensações que são o dobro das da CP.

Os comboios são do Estado, o preço dos bilhetes são o dobro dos da CP e o Governo, pasme-se, vai prolongar a parceria público-privada com o único objetivo de favorecer os interesses e alimentar os lucros privados.

O Governo ignorou que os comboios andam superlotados, ignorou a necessidade de aumentar o número de comboios e de horários e ignorou a necessidade de alargar a operação na Ponte 25 de Abril até ao Oriente e às Praias do Sado.

Pergunto: mesmo sabendo dos prejuízos da liberalização, mesmo sabendo que a degradação da CP é prejudicial, o Governo vai insistir nesta política desastrosa?

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para o último pedido de esclarecimento desta primeira ronda, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Tavares, do Livre.

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Sr. Presidente, Caras e Caros Colegas, Srs. Ministros, Sr.^a Secretária de Estado, Sr. Secretário de Estado, Caros Concidadãos nas galerias, Sr. Ministro, as ideias por natureza são livres e as ideias do Livre são-no duplamente. Nós não só não nos importamos que os outros as partilhem connosco, até que as levem, que as roubem, como dizemos, por graça, nós gostamos que o façam, porque há mais de onde estas vieram e porque há muita coisa que podemos discutir para o futuro que melhore a vida das pessoas.

Há várias perguntas que a minha camarada e colega Isabel Mendes Lopes já deixou ali daquela tribuna, nomeadamente sobre a retoma dos comboios noturnos e a retoma dos comboios internacionais Lisboa-Madrid. Aliás, há pouco, falava nos 50 anos do 25 de Abril e é verdade: até a democracia nos chegou de comboio e de comboio internacional, quando aqueles que estavam exilados chegaram a Santa Apolónia.

Esta é uma matéria de civilização que Portugal deixou andar para trás. Em muitas outras matérias, às vezes, andamos a correr atrás do prejuízo; na ferrovia é das poucas em que não só estávamos atrasados, como decidimos, propositadamente, cortar naquilo que já tínhamos feito.

Portanto, é preciso não só investir na ferrovia, como fazer a interligação com outros modos de transporte que, neste momento, suplementam a cobertura territorial que a ferrovia por si não garante.

Faço-lhe, então, uma pergunta: cada uma das propostas do Passe Ferroviário Nacional, Passe Ferroviário Verde, passe multimodal nacional, chame-lhe «passe Livre», acho que toda a gente percebe — embora tenhamos sempre de fazer uma avaliação para um estudo de alargamento a um passe multimodal nacional —,

vai estar cumprida ainda este ano ou, pelo menos, no primeiro trimestre do próximo ano? Esta é uma pergunta prática em relação àquilo em que ambos concordamos.

Mas em relação àquilo em que provavelmente discordamos é preciso pôr as cartas em cima da mesa. Apenas uma CP pública consegue fazer aquilo que nós lhe pedimos para fazer. Portanto, vamos ser francos um com o outro: na sua visão, a CP é para manter pública ou é para privatizar? Na nossa visão, é para manter pública, mas, Sr. Ministro, diga francamente ao que vem.

Aplausos do L.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para responder, tem até 3 minutos o Sr. Ministro das Infraestruturas e Habitação.

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada Marisa Matias, vou dar respostas curtas, mas extremamente objetivas.

A CP será ressarcida até ao último cêntimo daquilo que perde com este Passe Ferroviário Verde. As contas foram feitas pela CP — não tenhamos dúvidas absolutamente nenhuma — e esse valor está inscrito em sede de Orçamento do Estado.

Portanto, quanto à sua questão de saber se o valor está no Orçamento e se cobre ou não, a resposta é: sim, cobre; sim, está no Orçamento, e o valor são 18,9 milhões de euros.

Quanto ao adjunto que trabalha no meu gabinete e ao conflito de interesses, nomeadamente até os meus na TAP, que sei que o Bloco vive com tanta ansiedade sobre os mesmos, mas já se percebeu que é um fogo só de nevoeiro, quero dizer o seguinte, Sr.^a Deputada: o adjunto a que se refere há mais de quatro anos que não trabalha no setor. Há mais de quatro anos! Que diabo! É um adjunto que não tem qualquer tipo de conflito de interesses, é um adjunto de extrema confiança no gabinete e que está a produzir trabalho de qualidade, nomeadamente a trabalhar, pame-se, precisamente no Passe Ferroviário Verde.

E, pame-se também, Sr.^a Deputada, que o Passe Ferroviário Verde pode pôr em causa precisamente a operação da B-Rail. Aliás, é uma pergunta que o Chega já colocou quando me convocou para ir a uma reunião da Comissão de Economia falar sobre o assunto. Que impacto tem esta descida no Passe Ferroviário Verde nas outras ofertas todas? É uma discussão que temos de ter.

Portanto, pame-se, e peço desculpa ao Livre, é o pai da medida,...

O Sr. **Rui Tavares** (L): — É a mãe! A mãe!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — ... o Livre é o pai da medida, mas este adjunto, o nosso gabinete, este Governo é a mãe da medida.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — São um casal!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Sr. Deputado Carlos Barbosa, deixe-me dizer-lhe uma coisa: em momento algum, nós nos insurgimos com coligações com o PS, com o CDS, com o Livre ou com o Chega.

Protestos do Deputado do CH Bruno Nunes.

Do nosso ponto de vista, são coligações de ideias e aqui há, de facto, uma coligação de ideias, há uma vontade de implementar uma ideia que é uma boa ideia e não nos caem os parentes na lama se dissermos aqui frontalmente que é uma boa ideia e que é ideia do Livre; o que nós pomos em causa é quando são coligações contranatura e as ideias não fazem sentido. Isso são outros quinhentos.

Sr. Deputado, sobre a Linha da Beira Alta, digo-lhe categoricamente que, no último trimestre deste ano, teremos o primeiro troço aberto e, no primeiro trimestre do próximo ano, teremos 200 km de linha abertos.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a Deputada Paula Santos, do PCP, perguntou o que é que temos feito. Na litigância que herdámos, como é sabido, temos feito tudo o que está ao nosso alcance para poder desbloquear o processo. O processo está em tribunal, foi impugnado e nós precisamos de comboios da CP, precisamos que este concurso aconteça. E também lhe digo que é um concurso desenvolvido pelo anterior Governo...

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

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Já terminou o tempo, Sr. Ministro, terá ainda mais duas oportunidades para dar mais informações ao Plenário.

Iremos passar à segunda ronda de quatro pedidos de esclarecimento, sendo que o primeiro será feito pelo Sr. Deputado Paulo Cavaleiro, do PSD, que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, aproveito para saudar o Livre por ter trazido este tema a debate.

Cumprimento o Sr. Ministro pela ação de hoje relativa à linha de alta velocidade, pois sente-se que as coisas nesta área estão a acontecer, estão a andar, estão a entrar nos carris, e isso é positivo.

Sobre o debate de hoje, é importante referir que relativamente ao Passe Ferroviário Verde havia no início quem não acreditasse: o PS e o PNS (Pedro Nuno Santos).

Mas, em época de Orçamento do Estado para o próximo ano, o Governo foi mais ambicioso que o Livre e acabou por ir mais longe e com mais ambição com este novo passe apresentado recentemente.

Vemos tempos positivos na área da mobilidade e são várias as ações. Quero focar a minha intervenção na ferrovia, mais concretamente na Linha do Vouga. Temos três realidades nesta Linha: a primeira, Oliveira de Azeméis/Sernada; a segunda, Sernada/Águeda/Aveiro. Relativamente a estes dois troços, pergunto ao Sr. Ministro qual é o ponto de situação. Sobre a terceira realidade, o troço norte, que passa por Oliveira de Azeméis, São João da Madeira, Santa Maria da Feira e Espinho, todos concelhos da Área Metropolitana do Porto, sabemos que este troço pode ser um grande fator de coesão metropolitana e, de certa forma, pode colmatar o desequilíbrio de oferta de mobilidade que existe nestes concelhos do norte quando comparada com o sul da Área Metropolitana do Porto.

O Sr. **João Pinho de Almeida** (CDS-PP): — Muito bem!

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — É para nós muito relevante a ligação direta deste troço à Linha do Norte e, desta forma, ao Porto. Sabemos que tem reunido com autarcas da região sobre este assunto. Pergunto: o que pensa o Governo sobre esta matéria?

Por último, estamos a falar de passes, mas é verdade que o cartão Andante, da Área Metropolitana do Porto, nunca mais chega à Linha do Vouga. Vou aproveitar para ler uma notícia de 24 de setembro que diz o seguinte: «Ainda sem esclarecimentos, está a eventual integração do sistema Andante no troço norte da Linha do Vouga, o que permitiria a um passageiro entrar no comboio em Oliveira de Azeméis e viajar, por exemplo, até à Póvoa de Varzim por 40 €, com um só passe, em vez de pagar dois títulos de transporte.» Sr. Ministro, para quando a concretização desta medida de que já se fala há tanto tempo?

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para o segundo pedido de esclarecimento, até 2 minutos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Inês de Sousa Real, do PAN.

A Sr.^a **Inês de Sousa Real** (PAN): — Sr. Presidente, cumprimento os Srs. Ministros, os Srs. Secretários de Estado e as Sr.^{as} e Srs. Deputados.

Sr. Ministro, podíamos fazer este debate — e agradecemos desde já ao Livre por ter trazido este tema — sob o mote «pouca terra, pouca terra»,...

Risos de Deputados do CH.

... porque, de facto, aliando àquela que tem sido a velocidade a que a ferrovia tem corrido no nosso País, pois em 2024 não temos sequer todas as capitais de distrito ligadas, diz muito daquilo que tem de ser um maior compromisso em ligar a ferrovia e em garantirmos a ferrovia, quer regional, quer urbana.

Protestos de Deputados do PSD.

Gostaríamos de perceber qual é que vai ser a opção do Governo para garantir que, por um lado, os atrasos nas obras são mitigados, porque, das 26 obras planeadas, apenas seis estão terminadas, as 18 em execução têm atraso, e há uma que nem sequer foi iniciada, sendo certo que dos 2,1 mil milhões de euros orçamentados ainda faltam investir mais de 685 milhões.

Por isso mesmo, queríamos perceber se, de facto, o Governo vai conseguir honrar o compromisso para que, no final de 2025, haja uma maior execução do Plano Nacional Ferroviário e se está disponível para o rever, garantindo que o mesmo não vai destruir zonas naturais — aliás, este tem sido um alerta sucessivo das várias associações do ambiente em relação à destruição do arvoredo.

Por outro lado, no que diz respeito à acessibilidade e aos passes, o PAN tem defendido, orçamento após orçamento, que é necessário termos um passe único e, para isso, devemos acabar com as borlas fiscais que são dadas aos combustíveis fósseis.

Ora, ao tempo em que estamos aqui a discutir, estamos a ter conhecimento também do Orçamento do Estado — foi entregue nos gabinetes a *pen* com o Orçamento do Estado — e gostaríamos de perceber se, através do fim da isenção dos combustíveis fósseis, o Governo vai financiar e estar disponível para, efetivamente, fazermos um maior alargamento da gratuidade dos passes, para que, em linha com aquilo que possa ser a descarbonização, o mesmo não seja apenas para os sub-23, mas para todos os jovens e incluir os trabalhadores, os jovens que trabalham, e não termos apenas esta gratuidade cingida aos jovens que estudam.

Isto é perfeitamente possível de fazer — repito — acabando com as borlas fiscais para quem mais polui e lucra, porque as mesmas, os 300 milhões de euros que ano após ano temos visto no Orçamento, dão para financiar e garantir a gratuidade dos passes a um ano, pelo menos para todos os utilizadores dos transportes públicos e não apenas a nível regional.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para o terceiro pedido de esclarecimento, tem a palavra o Sr. Deputado João Torres, do Partido Socialista.

O Sr. **João Torres** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Ministros e Sr.^{as} e Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Ministro, queria começar, naturalmente — e já me dirijo a si —, por saudar o Livre...

Vozes do CH: — Oh!...

O Sr. **João Torres** (PS): — ... por ter agendado o debate de hoje. Além disso, queria também dar-lhe, Sr. Ministro, um apontamento inicial muito importante para o Partido Socialista.

O Sr. **André Ventura** (CH): — Vão aprovar o Orçamento do Estado!

O Sr. **João Torres** (PS): — Se há área em que temos uma grande sensibilidade e orgulho naquilo que fizemos em oito anos de governação é mesmo na ferrovia e na forma como conduzimos, projetamos e concebemos o presente, à época, e o futuro da ferrovia no nosso País.

Aplausos do PS.

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

O Sr. **João Torres** (PS): — Não é por acaso que nós deixámos não apenas obra feita, como igualmente estabelecemos um horizonte de futuro com o Plano Ferroviário Nacional,...

Vozes do CH: —Vê-se, vê-se!

O Sr. **João Torres** (PS): — ... que também já foi discutido nesta Casa nesta Sessão Legislativa, e que mereceu, aliás, a concordância da bancada do Partido Social Democrata e, presumo, como tal, também do Sr. Ministro.

Mas quero transmitir-lhe um sentimento sobre aquilo que tem sido o trabalho do Governo nesta matéria. É que me parece que o Governo é quase um gestor de heranças...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — De más heranças! Más heranças!

O Sr. **João Torres** (PS): — ... e um gestor do legado socialista, porque o legado socialista é de abertura de novas vias ferroviárias e de novos canais ferroviários quando o histórico do PSD é de encerrar linhas ferroviárias no nosso País e assim fez quando foi Governo da República Portuguesa.

Aplausos do PS.

Sr. Deputados, Sr. Presidente, Sr. Ministro, gostava de lhe dirigir duas perguntas muito concretas. Uma já aqui foi explorada, mas merece uma resposta cabal por parte do Sr. Ministro, uma resposta, até diria, que não tenha qualquer equívoco. É ou não intenção, até com as concessões que dinamizou, privatizar a CP? Qual é o seu horizonte de futuro para esta empresa e quer ou não privatizar a CP?

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para o último pedido de esclarecimento desta ronda, tem a palavra o Sr. Deputado Marco Claudino, do PSD.

O Sr. **Marco Claudino** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Sr.^a e Sr. Secretário de Estado, são bons tempos para a ferrovia. Ainda hoje, Sr. Ministro, esteve na adjudicação do primeiro troço da linha de alta velocidade e, faz amanhã uma semana, apresentou o pacote Mobilidade Verde, o qual mereceu, da parte do antigo Secretário de Estado do Partido Socialista José Mendes, o seguinte comentário: «O Conselho de Ministros voltou a colocar a política de mobilidade e transporte nos carris.»

Vozes do PSD: — Bem lembrado!

O Sr. **Marco Claudino** (PSD): — É um pacote e uma política que, em alguns casos, significa a continuidade e noutros o aprofundamento e a melhoria de medidas do passado. Não custa reconhecê-lo.

Mas é também um pacote e uma política com medidas e princípios novos, de entre os quais sublinho, pela primeira vez, a proclamação da tendencial gratuitidade do transporte público de passageiros.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Marco Claudino** (PSD): — Os 20 € mensais pelo Passe Ferroviário Verde representam mais do que um preço, significam uma taxa, não moderadora, mas incentivadora da utilização do comboio.

Esta ação política constrói futuro, mas também desconstrói narrativas.

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Bem lembrado!

O Sr. **Marco Claudino** (PSD): — A narrativa de que a AD não considera o ambiente e as políticas de descarbonização foi desconstruída.

A narrativa de que a AD não valoriza o transporte coletivo foi desconstruída.

A narrativa de que a AD não tem políticas de apoio às populações com mais dificuldades económicas foi desconstruída.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, dia após dia, o País avança e as narrativas negativas do medo que muitos quiseram colocar à AD recuam.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Marco Claudino** (PSD): — O maior elogio a este Governo, aliás, ouvi ontem do Secretário-Geral do Partido Socialista, quando disse, e vou citar mais ou menos de cor, o seguinte: «As medidas até podem ser boas, mas eles não as adotam por convicção.»

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Marco Claudino** (PSD): — É a nova teoria: «Eles até fazem bem, mas não interessa, porque não fazem por convicção.» É extraordinário!

Sr. Ministro, felicitando-o pelo seu trabalho e pelas boas medidas que apresenta, gostava que esclarecesse o Parlamento relativamente a uma crítica que se vai ouvindo do lado esquerdo deste Hemiciclo. E a pergunta é simples: suspendeu ou cancelou o Sr. Ministro, ou este Governo, alguma encomenda de comboios ou algum tipo de material circulante adjudicado pelo anterior Governo?

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para responder, dispondo de 3 minutos, tem a palavra o Sr. Ministro das Infraestruturas e Habitação.

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação:** — Sr. Presidente, Sr. Deputado Rui Tavares, peço-lhe imensa desculpa por não ter conseguido responder-lhe na primeira ronda e dizer-lhe, olhos nos olhos: CP pública. CP pública, não tenha dúvidas nenhuma sobre isso. É uma CP pública. Anote: CP pública!

Protestos do L.

Mas anote mais, Sr. Deputado, mas anote mais.

Em 2007, o mercado de mercadorias ferroviário foi liberalizado na Europa, e o Sr. Deputado sabe do que estou a falar. Em 2010, o mercado de passageiros na Europa, internacional, foi liberalizado. Em 2019, foi liberalizado o mercado europeu interno de passageiros.

A CP hoje tem de estar preparada e capacitada para esse combate.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação:** — E é essa CP pública, repito, pública, que quero capacitar, que quero modernizar, que quero que seja capaz de competir com a Renfe em Espanha, com orgulho no que a CP faz, mas com ambição.

Aplausos do PSD.

Nesta componente, não queremos gerir a herança socialista...

O Sr. **Fernando José** (PS): — Já perderam a ambição!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — ... de uma CP pequena, de uma CP que gere pequenos caprichos, de uma CP sem ambição, de uma CP sem *business plan*, de uma CP sem estratégia.

Queremos, aqui, não gerir a herança socialista, mas fazer mais e melhor, muito mais e melhor.

Aplausos do PSD.

Falando de herança socialista: litigância, mais litigância, mais litigância, impugnações em tribunal, impugnações em tribunal.

Protestos de Deputados do PS.

Abriam todas as linhas, faziam todas as obras, mas com litigância atrás de litigância: Beira Alta, eixo internacional sul, litigância mais litigância; adquirir comboios, litigância, concurso impugnado. Está tudo parado, estamos a desbloquear tudo, a desbloquear tudo!

Aplausos do PSD.

Queria e quero viver num país sério, onde pudesse gerir a vossa herança e o futuro ministro das infraestruturas pudesse gerir a nossa herança, porque era sinal de que estávamos todos de acordo, que o consenso sobre o que queremos fazer por Portugal não era só de fachada, mas genuíno.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — É a diferença: uma fachada ou a certeza daquilo que queremos fazer pelo nosso País.

Aplausos do PSD.

Sr.^a Deputada Inês de Sousa Real, o passe que apresentámos já engloba todos os estudantes, todos os trabalhadores, portanto todos os jovens até aos 23 anos. Portanto, a pergunta está absolutamente respondida.

Sr. Deputado Marco Claudino, não cancelámos nenhuma encomenda, como é óbvio. Precisamos de comboios, precisamos de oferta, precisamos de uma CP capacitada.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Vamos iniciar a última ronda de pedidos de esclarecimento ao Governo. Temos três pedidos de esclarecimento para esta ronda final e o primeiro é do Sr. Deputado Alfredo Maia, do PCP.

O Sr. **Alfredo Maia** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, há um claro consenso relativamente à necessidade de reposição do transporte ferroviário de passageiros na Linha de Leixões, isto é, nos ramais entre Leixões e Contumil e Leixões e Ermesinde. Tem havido uma série de decisões, de resoluções aprovadas aqui e nas assembleias municipais sobre isto.

Em março, foi anunciado que, até dezembro, seria repostado este serviço apenas entre Contumil e Leça do Balio, e foi até celebrado um protocolo entre o município de Matosinhos, a CP e a REFER. Ora, é uma solução manifestamente curta que não resolve o problema. Não liga, nomeadamente, Ermesinde.

E a pergunta primeira que lhe faço é saber qual é o estado deste processo, se, sim ou não, em dezembro vai ser repostado o serviço de passageiros nesta linha, se todos os municípios estão envolvidos neste processo e, já agora, o que está a fazer para que este serviço seja repostado integralmente nos dois ramais.

Por outro lado, em relação a uma linha fundamental que o PCP defende, que é a ligação entre Braga e Guimarães, gostaria de saber se o Governo acompanha o PCP nesta proposta.

A Linha do Tâmega foi encerrada num Governo do Partido Socialista em 2009. Pergunto quando é que vai ser reposta esta linha, que é fundamental na ligação entre o Tâmega e o Douro.

Finalmente, em relação à Linha do Vale do Sousa, qual é o estado da arte neste processo, designadamente em termos de estudos e projetos, que sabemos estarem a decorrer, mas cujo ritmo e conteúdo desconhecemos?

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para o segundo pedido de esclarecimento, tem a palavra o Sr. Deputado Bernardo Blanco, da Iniciativa Liberal.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, é tudo muito bonito nesta história do passe, mas é preciso que, efetivamente, o comboio passe. E, na maioria do País, não é isso que acontece.

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Então não passa? Não costuma andar de comboio?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Todos os investimentos estão completamente atrasados e, praticamente de três em três meses, repito a mesma coisa aqui: o Ferrovias 2020 era suposto acabar em 2020, foi apresentado em 2015-2016, vamos lá ver se consegue terminar em 2025, 10 anos depois. E nem vou falar do PNI (Programa Nacional de Investimentos) 2030, basta o 2020.

Entretanto, durante este período em que as obras demoram a arrancar, a verdade é que o mercado liberalizado de autocarros tem sido o substituto para muita gente. E tem sido mais competitivo do que os comboios, não só em rotas, em preços, mas também em tempo. Não só em horários, mas também já em duração.

Quanto a isso, queria ser totalmente franco consigo e dizer-lhe que a nossa posição, ao contrário do que alguns tentam vender, não é privatizar a infraestrutura; nós achamos que a infraestrutura deve ser pública. Em cima disso, sim, o mercado deve ser concorrencial, com privados a operar, como acontece na maioria do País e, em relação à CP, vamos continuar a defender a subconcessão.

Mas, relativamente ao passe, voltando aqui um bocadinho à história, porque o Livre precisava de alguma coisa para os comboios que fosse diferente, inventou esta história do passe.

O Sr. **Paulo Mucho** (L): — Vocês não têm nada!

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — O PS, e bem, tinha muitas dúvidas na altura, mas depois, por motivos eleitorais, lá mudou. O PSD, que nem votou a favor, e bem, porque fez uma análise racional, agora ultrapassa o Livre pela esquerda. E eu pergunto-lhe, porque é uma preocupação real, se isto não vai impactar a saúde financeira da CP, se não vai haver menos dinheiro para a CP. É que este passe de 19 milhões, só para termos noção, corresponde a cinco vezes os 3,6 milhões de resultado líquido da CP.

Eu percebo estas medidas eleitoralistas, mas o grande perigo de estarmos a incentivar a procura sem termos uma oferta em condições é que a oferta fica ainda pior.

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Baixar os impostos é que não interessa!

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Ministro, pergunto-lhe se vale de alguma coisa termos um serviço de graça que é mau. Eu acho que não.

Aplausos da IL.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para o último pedido de esclarecimento, também de 2 minutos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Mendes Lopes, do Livre.

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, falando de alta velocidade, ficamos também felizes por ver a alteração da posição do PSD relativamente à alta velocidade, já que me lembro que Pedro

Passos Coelho, há 10 anos, dizia que não precisávamos de alta velocidade e que a insistência na alta velocidade era uma teimosia.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Precisamos é de comboios!

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Mas, de facto, Portugal precisa da alta velocidade e hoje, felizmente, é bastante concorrencial. E o Sr. Ministro referiu aqui que a CP estaria no mercado concorrencial e até a fazer serviços em Espanha, mas para isso são precisos comboios, é preciso que a CP tenha comboios.

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

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Por isso, queria perguntar como é que se justifica, Sr. Ministro, quando há uns meses disse que íamos comprar tantos comboios quanto os que a CP quisesse. Hoje, afirmou que a CP se quer pública, competitiva, ambiciosa. Nós concordamos, mas para isso é preciso, então, que a CP tenha os comboios de que precisa, os comboios que diz que precisa de ter.

Para ser competitiva e ambiciosa, precisamos de responder àquilo de que a CP precisa. Portanto, a minha pergunta é: vamos ter o material circulante que é preciso para termos uma CP pública, competitiva e ambiciosa?

Aplausos do L.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para responder, dispondo de até 3 minutos, tem a palavra o Sr. Ministro das Infraestruturas e Habitação.

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Sr. Presidente, começo por dizer ao Sr. Deputado Bernardo Blanco o seguinte: concordo em absoluto consigo, os atrasos no Ferrovias 2020 são inaceitáveis. Este resvalar atrasa o País.

Em relação ao mercado, volto a dizer que defendo uma CP pública, mas não defendo uma CP a ocupar 100 % do espaço de canal disponível.

Aplausos do PSD.

E isto responde também à Sr.^a Deputada. Quando eu falava na Comissão, falava sobre números mencionados na comunicação social relativamente ao número de comboios que a CP queria comprar. Pois, até ao dia de hoje não tenho o plano de negócios da CP. Quando tiver o plano de negócios que instruí a CP para fazer, mas com esta ambição incluída da internacionalização, de chegar à Corunha, de oferecer um mercado competitivo e com a *nuance* de que vamos ter concorrência internacional, porque vamos tê-la, então posso vir aqui dizer com propriedade quantos comboios pretendemos comprar.

O que lhe posso garantir é que, quando o plano de negócios da CP estiver concluído, será público, naturalmente, com total transparência, e que vamos cumprir os prazos para a aquisição dos comboios, sem litigâncias. Porquê? Porque precisamos dos comboios. Fazer uma linha de alta velocidade e depois não termos os comboios não fazia qualquer sentido.

Já agora, Sr.^a Deputada, aproveito que me interpelou só para lhe dizer o seguinte: porque é que agarrámos o passe e a vossa ideia? E porque é que percebemos que a elasticidade do preço é central? O vosso passe está a vender 2600 passes por mês, ou seja, ou é a oferta que não está adequada à procura ou é o preço. Por isso, jogámos na elasticidade do preço.

Mas, reparem, também sou muitas vezes acusado de fazer com que os comboios passem a andar todos a abarrotar. Nós temos os estudos, as projeções de procura da CP, estamos conscientes daquilo que estamos a fazer.

Há dois pontos críticos, que fique muito claro: a Linha do Algarve, para a qual, quando for eletrificada, temos material circulante para reforçar; e o regional de Tomar. Sabemos isso, que fique claro perante todos. Mas é uma assunção de risco de alguém que quer mudar qualquer coisa neste País.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A alternativa seria seguramente pior. Quando temos os *Intercidades* com uma média de ocupação de 53 %, quando temos os regionais com uma média de ocupação de 21 %, manifestamente, há oferta, mas nós queremos mais oferta, melhor oferta, mais previsível, mais próxima dos nossos concidadãos, para poder, de facto, garantir a transferência modal.

Em relação à transferência modal contranatura que tem vindo a ocorrer, sim. Como o investimento na ferrovia se atrasou, o mercado respondeu, como a Iniciativa Liberal tanto gosta, mas, do meu ponto de vista, respondeu mal: com mais autocarros, com piores serviços do que a ferrovia vai oferecer aos nossos concidadãos.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Vamos entrar no período de debate, e a primeira intervenção, que terá até 11 minutos e 19 segundos, cabe ao Sr. Deputado Filipe Melo, do Grupo Parlamentar do Chega.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Começo por dizer que não agradeço ao Livre por trazer o tema a debate, porque é sua obrigação. É obrigação dos grupos parlamentares trazer um tema a debate, mas todos eles agradeceram, não sei porquê.

Risos do Deputado do CH Pedro Pinto.

Mais, não agradecemos porque este debate não passa de populismo barato da extrema-esquerda, que é isso que o Livre se prestou a fazer aqui.

Risos do L.

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

O Sr. **Paulo Muacho** (L): — Fala quem sabe!

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

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Gostava de perguntar ao Sr. Deputado Rui Tavares porque é que quer mais comboios, linhas noturnas, comboios a funcionar toda a noite...

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Para ajudar as pessoas!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — ... e, ao mesmo tempo, quer reduzir a semana de trabalho para quatro dias.

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

O Sr. **André Ventura** (CH): — Exatamente!

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

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Ora bem, explique-me. Vai buscar motoristas, vai buscar maquinistas ao Paquistão, ao Bangladeche? Só se for essa a vossa ideia.

Aplausos do CH.

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Faço-lhe já um desenho!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Mas mais grave do que isto é ver o PSD a alinhar com o Livre nestas propostas malucas. Isso, em mim, causa-me estranheza.

Protestos do PSD.

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

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Que do Livre, da esquerda, venham estas propostas, tudo bem. Agora, do PSD, um partido que se dizia de centro-direita, querer dar tudo e mais alguma coisa a uma empresa que é pública?

Protestos do PSD e da Deputada do BE Joana Mortágua.

A Sr.^a **Filipa Pinto** (L): — Para dar qualidade de vida às pessoas!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Quando votámos favoravelmente a abolição das portagens, este Governo criticou-nos. E criticou-nos porquê? Porque ia estar um País inteiro a pagar por quem usa.

E eu pergunto, Sr. Ministro: quem é que vai pagar dois terços do valor, de que só alguns vão usar, da CP? Quem é que paga? São os outros ou não são? Esta é a pergunta a que gostava que me respondesse.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — As autoestradas é que são boas!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Ministro disse há instantes que, a requerimento do Chega, ia à comissão explicar o porquê dos custos e disse: «Vamos analisar os custos e depois diremos.»

Sr. Ministro, este é o PSD atual: implementam as medidas e depois vamos analisar os custos. Se houver dinheiro, paga-se; se não houver dinheiro, não se paga.

Vozes do CH: — Muito bem!

Protestos do PSD e da IL.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Mas com a TAP, os senhores não fazem isso. A TAP é para privatizar, mas a CP vai ficar pública. Tem alguma justificação para isto, Sr. Ministro?

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Só para saber!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Se não, vou ser obrigado a dizer ao Sr. Ministro aquilo que disse ao líder da oposição — que não é líder da oposição, é o vosso parceiro de Orçamento —, que referiu, em março de 2021, que o plano ferroviário estaria pronto e concluído em 2023. Ora, estamos em 2024, o PS já não é Governo,...

O Sr. **André Ventura** (CH): — Muito bem!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — ... o vosso parceiro de Orçamento já não é ministro das infraestruturas, aliás, estava no seu lugar, e garantiu isto.

Agora pergunto-lhe: que garantias tem o Sr. Ministro para nos dar de que o plano ferroviário é concluído, que não vão ser outras pessoas a pagar para quem usa os comboios e, acima de tudo e muito importante, como é que vamos fazer em relação aos comboios? O Sr. Ministro defende menos comboios, mas obriga a ter muito mais comboios, uma vez que vai ter mais gente a usar o serviço.

Aplausos do CH.

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Diga lá às pessoas em Braga que não é bom andar mais barato!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Tu és a favor do hidrogénio verde e andas com um carro que deita mais fumo do que não sei o quê!

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — O Sr. Deputado tem um pedido de esclarecimento, até 2 minutos, que será feito pelo Sr. Deputado Bruno Ventura, do PSD.

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados, o passe ferroviário, lançado por este Governo, traduz uma aposta inequívoca na mobilidade sustentável através da ferrovia.

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

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Mas o Chega manifestou uma preocupação nas suas posições públicas, através dos seus requerimentos, numa medida que pode causar ou dissuadir, melhor dizendo, investidores para a liberalização do setor da ferrovia.

O Sr. **João Pinho de Almeida** (CDS-PP): — Verdade!

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Discordamos desta abordagem, mas consideramo-la legítima. Para nós, Sr. Deputado, há um indicador simples: não há atratividade em setor algum onde não há pessoas.

O Sr. **Bruno Nunes** (CH): — Não há comboios!

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — O que afasta investidores são serviços que não são utilizados por pessoas.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Uma medida destas visa atrair novos utilizadores, aumentar a massa crítica do mercado ferroviário e possibilita a utilização da ferrovia a um preço bem mais competitivo para famílias portuguesas.

Mas, permitam-me dizer-vos aquilo que, de facto, compromete a atração de investidores. Vejam bem! Chega, ponto 417 do seu programa eleitoral:...

Vozes do CH: — Eh lá!

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — ... acabar com a exigência de pagamento de portagens na autoestrada no interior do País, procedendo-se à renegociação dos contratos de concessão.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Vejam bem! Chega, versão excitação do momento:...

Risos.

... «Se o Chega for Governo, ...» — cá vai disto, diz o Dr. André Ventura no calor de um comício — «... abolimos todas as portagens em 30 dias.»

Vozes do PSD: — Muito bem!

Vozes do CH: — Todas! Todas! E bem!

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Sr. Deputado, esclareça-nos com o que é que o País pode contar: com o Chega versão excitação do momento ou com o Chega preocupado com a atração de investidores?

Aplausos do PSD.

O Sr. **André Ventura** (CH): — Vê-se que é Ventura!

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Este é o Ventura bom!

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Esse é o Ventura má versão. Este é o Ventura boa versão! Há o Ventura mau e o Ventura bom!

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para responder, tem até 2 minutos, Sr. Deputado Filipe Melo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Bruno Ventura, muito obrigado pela questão. Reconheço que o Sr. Deputado tem uma coisa de bom: é o seu apelido. Mas, tirando isso, falta-lhe inovação.

Aplausos do CH.

Risos do PSD e da IL.

Sr. Deputado, vou dizer-lhe com toda a sinceridade que há duas coisas em comum em relação ao Sr. Ministro das Infraestruturas e ao seu antecessor: ambos falam muito e acertam pouco.

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

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Mas também há uma coisa em comum entre o candidato a Primeiro-Ministro que perdeu e o candidato a Primeiro-Ministro que ganhou por muito pouco: ambos se entendem, mesmo defendendo posições presumivelmente opostas.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Não respondeu nada!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Também lhe digo, Sr. Deputado, a versão excitação é do seu Primeiro-Ministro que, para garantir o voto favorável, como se diz na minha terra, baixou tanto as calças que quase se vê o que não se deve.

Aplausos do CH.

Vozes do PSD, do PS, do BE e do L: — Eh!

O Sr. **Rui Tavares** (L): — O vosso já está garantido! Para vocês, basta não haver eleições!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Quando quiserem!

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Vamos!

O Sr. **André Ventura** (CH): — Vamos ver quem sobe e quem desce!

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Antes de passarmos...

Protestos do CH e contraprotestos do L.

Srs. Deputados...

Protestos do CH e contraprotestos do L.

Srs. Deputados, antes de passarmos à próxima...

Protestos do CH e contraprotestos do L.

Pausa.

A Mesa tem imenso tempo, tem a tarde inteira para fazer decorrer o debate.

Srs. Deputados, antes de passarmos à próxima intervenção...

Protestos do CH e contraprotestos do L.

Pausa.

Sr. Deputado, principalmente aqueles que também integram a Mesa...

O Sr. **Rui Tavares** (L): — «Aqueles», não! Cuidado!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Vocês ainda demoram!...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Daqui a 100 anos estará lá a Joacine!

A Sr.^a **Filipa Pinto** (L): — Discurso baixinho!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Baixinho?! Com 1,75 m?!

A Sr.^a **Filipa Pinto** (L): — Discurso baixinho!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Baixinho é o Rui Tavares!

Pausa.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — O meu silêncio é para permitir que tudo isto fique bem gravado na ARTV, para que os portugueses possam ver. Por isso é que estou a fazer silêncio.

Bem, antes de passar à próxima intervenção, quero só solicitar a todos os Srs. Deputados que evitemos que a excitação do momento se eleve para níveis que não são recomendáveis ao decorrer destes trabalhos. Portanto, peço alguma contenção no uso de algumas expressões que possam vir a ser utilizadas, solicitando que não sejam utilizadas.

Vamos, então, dar continuidade ao debate.

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado José Carlos Barbosa, do Partido Socialista.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Para quem chegou agora... Para quem estava no Bloco de Esquerda, como o Rui Tavares...

Rui Tavares, estás perdoado! Depois de ouvir a tua companheira de trás, estás perdoado!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo: Na semana passada, o Governo apresentou o Passe Ferroviário Nacional, que agora é verde.

Para o PS, qualquer medida que traga mais pessoas para a ferrovia e aumente o rendimento disponível das famílias é uma boa medida. Aliás, em 2019, quando implementámos o Programa de Apoio à Redução Tarifária,

provámos que a fórmula do PSD, de reduzir a oferta, de fechar linhas, de diminuir o número de comboios e o efetivo das empresas ferroviárias, estava errada.

Quando comparamos 2023 com 2015, o número de passageiros da CP aumentou mais de 50 %. Mas, naturalmente, todas as medidas foram pensadas, estudadas e simuladas em diversos cenários.

Para responder ao aumento exponencial da procura, recuperámos, de imediato, comboios abandonados e lançámos a maior compra de comboios de sempre: 22 regionais e 117, com opção de mais 36, para os serviços regionais e urbanos. Reforçámos, também, a oferta no metro de Lisboa e do Porto.

Para combater o défice tarifário, destinámos um pacote adicional de 400 milhões de euros, garantindo que esses operadores não funcionem com prejuízo. Para aumentar a capacidade, investimos na modernização da rede ferroviária e novas linhas de metro.

Atualmente, temos um ministro que não estuda, não simula, apenas anuncia. Lembrem-se do ministro que, há dias, afirmava que queria uma CP mais pequena, para limitar a concorrência ou reduzir a eventual quota de mercado, diminuindo o número de comboios a comprar e, conseqüentemente, a oferta de lugares disponíveis? Pois é, é o mesmo que agora anuncia uma espécie de borlas em todos os *Intercidades*, como se a oferta fosse ilimitada, como se a CP tivesse capacidade para aumentar a oferta.

Por isso, deixo-lhe uma pergunta, Sr. Ministro: sabendo que, em vários serviços, a ocupação dos *Intercidades* é superior a 80 %, como pensa responder ao crescimento da procura? Vai aumentar a oferta? Quando? Vai comprar mais carruagens ou vai continuar a enganar os portugueses, prometendo poupanças brutais que, na realidade, tornam o acesso ao transporte mais difícil para quem precisa de se deslocar?

Este é mais um «afinal». Aliás, este é o Governo que parece ser o Governo do «afinal, não é bem assim». Temos um passe que, afinal — afinal —, não podemos utilizar, porque o comboio está cheio. O Governo promete borlas, mas não aumenta a oferta.

Protestos do Deputado do PSD Almiro Moreira.

Depois, temos o défice tarifário provocado pela perda de receita. Os portugueses lembram-se, certamente, do Vice-Presidente da Câmara Municipal de Cascais, Miguel Pinto Luz, que usava as redes sociais para criticar o pagamento da dívida histórica da CP.

Protestos do Deputado do PSD Almiro Moreira.

Hoje, Miguel Pinto Luz é o ministro que tutela a empresa que tanto criticava e afirma que a CP é uma grande empresa, cheia de grandes profissionais. Quando questionado sobre o impacto que esta medida tem nas contas da CP, o ministro responde: «Não está em causa a sustentabilidade, longe disso» e afirma que irá compensar, com 19 milhões de euros, pela medida.

Mas, fomos analisar as contas da CP e percebemos que, em 2023, as receitas do *Alfa* foram de 42 milhões de euros; no *Intercidades*, as receitas foram de 45 milhões euros; e no serviço regional, de 29 milhões de euros. Somando todas estas perdas de receitas no *Intercidades* e no regional, vemos que os 19 milhões de euros não chegam, não são suficientes. Além disso, o alargamento do passe ao *Intercidades* vai canibalizar parte da receita dos *Alfa Pendular*, e essa, sim, não será compensada, porque não pode.

Protestos do PSD.

Por isso perguntamos, Sr. Ministro: fez as contas? Pode partilhá-las connosco? Há algum estudo sobre a perda de receita? Há algum estudo sobre o aumento da procura?

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

Por último, a medida de passe único foi copiada de alguns países. Quando copiamos, temos tendência a fazer melhor. Não foi o caso!

Vozes do PSD: — Ah!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Nesses países, há queixa de comboios esgotados com dezenas de lugares vazios, porque, como não há penalização, os passageiros reservam lugares e não aparecem.

Além disso, essa medida desvirtua toda a tipologia dos comboios, estudada e aperfeiçoada ao longo de décadas, com uma divisão entre urbanos, regionais e intercidades. Esta divisão reflete-se nos preços, apesar de, por vezes, o tempo de viagem ser semelhante.

Dou um exemplo: atualmente, o número de bilhetes vendidos entre Lisboa e Santarém ou Lisboa e Pinhal Novo é residual, porque o bilhete é mais caro. Com o passe nacional para o *Intercidades*, o número de passageiros poderá aumentar exponencialmente nesses percursos curtos. Ou seja, a reserva para trajetos mais curtos irá impedir que os passageiros de percursos mais longos possam reservar o lugar. Com isto, o comboio poderá sair de Santarém com destino ao Porto, ou de Pinhal Novo com destino a Faro, vazio. Na gíria ferroviária, estaremos a falar de «passear ferro».

Estamos a obrigar os passageiros a procurar transportes alternativos, muitas das vezes mais poluentes. Rapidamente, este seu passe nacional — o passe verde — tornar-se-á num passe negro, Sr. Ministro.

Aplausos do PS.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — É só problemas!

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — O Sr. Deputado tem dois pedidos de esclarecimento a que, imagino, responderá em conjunto.

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Vamos então passar aos pedidos de esclarecimento, cabendo o primeiro ao Sr. Deputado Bruno Nunes, do Chega, que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Bruno Nunes** (CH): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, Sr. Deputado José Carlos Barbosa, hoje poderia ser o dia em que os Deputados vão ver os comboios a passar. Só que não, porque não há comboios.

Quando olhei para si, a fazer a sua intervenção naquela tribuna, tive de reconhecer que o senhor é dos Deputados — possivelmente dos 230 — que mais percebe de comboios. Reconheço isso e não estou com qualquer atitude jocosa. Aliás, acho, inclusive, que o Sr. Secretário-Geral perdeu uma mais-valia, pois podia tê-lo colocado no Ministério das Infraestruturas porque, se lá estivesse nos oito anos de governação do Partido Socialista, eventualmente, teriam feito um bocadinho mais. Assim, parece-me que se fez muito pouco. Perante a paixão que o senhor tem por comboios, o Partido Socialista não fez absolutamente nada.

Mas olhe, ainda vai a tempo. Pegando na presença do Sr. Ministro aqui, diria que ainda vai a tempo, porque creio que tem menos de 47 anos — pelo menos, tem um aspeto jovem — e poderá ir para a CP. Se, entretanto, depois sair, recebe 100 000 € de indemnização da CP e poderá ir para a entidade reguladora ganhar 11 000 € e, ao fim de um tempo, estará como secretário de Estado, como temos agora aqui a Secretária de Estado da Mobilidade.

Aplausos do CH.

Já agora, deixe-me dizer algo em relação a Pedro Nuno Santos. Pedro Nuno Santos pouco fez, ou nada fez, pela ferrovia. Aliás, digo-lhe que foi zero o número de quilómetros que aumentaram na ferrovia.

Mas vamos falar deste Governo e da forma séria como tem gerido a ferrovia. Foram os seus ministros para um fenómeno — digo «fenómeno», porque foi no Entroncamento. Portanto, foram todos para o Entroncamento de comboio. Para cá, voltaram com os motoristas e, inclusive, a imprensa não veio no comboio.

Sr. Ministro, será que foi porque sabia que, claramente, não havia comboios para poderem regressar?

É que isto dá-me ideia e faz-me lembrar — já que somos quase todos da mesma faixa etária — quando éramos miúdos e víamos aquele anúncio na televisão em que tentavam enganar a criança em relação aos comboios e ela dizia: «Não, não! O coelhinho veio com o Pai Natal e o palhaço no comboio ao circo».

Risos do CH.

Na realidade, acho que chegou a altura de deixarmos de ser populistas. Isto porque o Sr. Ministro tem no seu currículo aquilo que destruiu da TAP,...

O Sr. **Nelson Brito** (PS): — Eh lá!

O Sr. **Bruno Nunes** (CH): — ... e neste momento está a preparar-se para falir a CP.

Aplausos do CH.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para o segundo pedido de esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Gonçalo Lage, do PSD.

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento-o, bem como o Sr. Ministro e os Srs. Secretários de Estado, Caras e Caros Colegas, o Passe Ferroviário Nacional efetivamente foi criado por proposta do partido Livre, tendo integrado o Orçamento do Estado para 2023.

Portanto, «o seu a seu dono» e temos, obviamente, de dizer sempre a verdade neste Hemiciclo.

Porém, nesta primeira versão, o passe ferroviário era 49 € e abrangia apenas viagens em comboios regionais. Embora o alargamento, mesmo assim, tenha sido aprovado no anterior Orçamento do Estado, a verdade é que, mais uma vez, a sua aplicação nunca foi executada. Ou seja, na prática, o que temos sempre do legado do Partido Socialista é que está tudo por executar. Isto significa que o passe continua a aplicar-se apenas a comboios regionais.

Mas o Governo foi mais longe, quer na abrangência, quer no custo, tendo agora apresentado um passe com um custo de 20 € por 30 dias de utilização.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, esta é provavelmente uma das medidas mais importantes no que diz respeito à coesão territorial e à redução das assimetrias entre o interior e o litoral.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — A este respeito, é muito importante lembrarmos as declarações do Sr. Deputado Pedro Nuno Santos, aquando das negociações do Orçamento do Estado para 2023, que passo a ler: «Pedro Nuno afasta passe ferroviário. Comboios sem capacidade para receber mais passageiros».

O orador exibiu o documento que mencionou.

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Gonçalo Lage** (PSD): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, é exatamente o contrário do que veio aqui dizer, ainda agora, o Sr. Deputado José Carlos Barbosa.

Portanto, perante estes avanços e recuos constantes, e porque é importante que todos possamos ficar a saber se existe ou não existe mesmo esse consenso nacional no que diz respeito ao passe ferroviário, a nossa pergunta é se o Partido Socialista acha que é, ou não, possível que seja implementada esta solução e qual é, na verdade, a posição do Partido Socialista relativamente a este assunto.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente** (Rodrigo Saraiva): — Para responder, dispondo de até 3 minutos, tem a palavra o Sr. Deputado José Carlos Barbosa.

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Deputado Bruno Nunes, realmente, pensei que o Sr. Deputado ia ser mais fofinho com a Sr.^a Secretária de Estado e com o PSD, até porque vocês andam a fazer acordos à noite com o PSD para o Orçamento do Estado.

Protestos do CH.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Esse comboio vai na linha errada!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — É normal! Andam de mão dada na Madeira, andam de mão dada nos Açores e namoram em privado aqui, num apartamento de Lisboa.

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

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Sr. Deputado, ouvi hoje uma entrevista do Sr. Ministro em que dizia que podem aumentar a oferta no longo curso porque a CP lançou a maior compra de sempre de comboios.

Na verdade, a CP comprou comboios para os urbanos e para os regionais, não foi para o longo curso. O Sr. Ministro só tem de dizer aos portugueses se vai ou não comprar mais comboios para o longo curso.

É que o vosso discurso é um discurso... Vocês, até no Parlamento têm discursos diferentes. Recordo, por exemplo, um discurso do Sr. Deputado João Vale e Azevedo, em que dizia: «A CP resume-se a uma empresa inflexível, ineficiente e dependente dos apoios do Estado», ou seja, uma empresa fraca. Mas diz agora o Sr. Ministro — que tem um discurso diferente —: «Este Governo é um Governo que acredita na CP. A CP é uma boa empresa, é hoje uma empresa saudável».

Ainda bem que é saudável, Sr. Ministro, porque realmente nós pagámos a fatura.

O orador exibiu o documento que mencionou.

Nós pagámos a fatura de décadas de Governos que não pagaram o serviço público à CP.

Aplausos de Deputados do PS.

Por isso, eu espero que o Sr. Ministro — que agora deu borlas a toda a gente — pague a conta, porque sabe muito bem o que é que se diz e como é que se apelida uma pessoa que manda vir e não paga a conta.

Aplausos do PS.

O Sr. **Marco Claudino** (PSD): — O nível está igual ao do Chega!

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

O Sr. **Presidente**: — Vamos então continuar com as intervenções. Vou dar a palavra à Sr.^a Deputada Marisa Matias, do Bloco de Esquerda, que dispõe de 4 minutos e 54 segundos.

A Sr.^a **Marisa Matias** (BE): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Ministro, Srs. Membros do Governo: A introdução de um passe ferroviário que permite aceder a comboios urbanos, regionais, inter-regionais e intercidades a custos reduzidos, sendo positiva, é apenas uma parte de uma política de transportes e não a sua totalidade.

Sabemos bem que a CP é um elemento estratégico de uma política de transportes que seja voltada para a modernização do País, para o desenvolvimento económico sustentável, para corrigir assimetrias regionais e também para responder às alterações climáticas.

São já muitos anos de desinvestimento que pesam sobre a CP, não apenas por falta de investimento público, mas também por uma dívida crónica do Estado à CP.

Em 2023, foram finalmente limpas as contas da CP, permitindo que esta possa comprar novo material circulante e melhorar os seus serviços.

A CP poderá, com isso, fazer um investimento, mas para tal necessita que o atual Governo não seja um obstáculo. Ainda em agosto deste ano, e a propósito da pretensão da CP de comprar comboios de alta velocidade, o Sr. Ministro das Infraestruturas considerou que não é saudável para o mercado que o Estado invista tanto em comboios. Opôs-se a esta encomenda porque, segundo o Sr. Ministro, ela resultaria num controlo de 80 % do mercado. Ora, a quota do mercado depende do número de passageiros transportados e não do número de comboios. Mas, deixando esta imprecisão de parte, a regulação dos transportes não cabe ao Governo. Essa é uma tarefa da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

A posição do Sr. Ministro é, por isso, uma posição lesiva do interesse público. Sabemos bem que os comboios de alta velocidade podem ser um suporte importante para compensar as redes regionais e, por isso, fundamentais para a CP.

Não investir, ou seja, limitar a CP na alta velocidade, significa deixar-lhe a quota de mercado potencialmente deficitária do transporte ferroviário para abrir espaço para o negócio privado a outros operadores nos serviços lucrativos. Se o Governo mantiver esta limitação à CP, põe em causa a sustentabilidade futura de uma empresa que é estratégica para o País.

O Sr. Ministro diz que quer uma CP pública — disse-o aqui hoje —, mas que não quer que a CP ocupe 100 % do mercado. Também disse, há pouco tempo, como acabei de referir, que não quer que a CP ocupe 80 % do mercado.

Afinal, qual é a percentagem que quer para o serviço público, Sr. Ministro? Qual é a percentagem para a CP? Não sabemos qual é a percentagem de serviço público — porque ainda não o disse —, não sabemos que percentagem quer que a CP ocupe, mas sabemos que a quer reduzir, e isso é bastante evidente.

Ao Governo não compete gerir os interesses dos concorrentes da CP, sejam eles os espanhóis da Renfe ou os do Grupo Barraqueiro.

Cabe ao Governo garantir um serviço público de qualidade e não meter a CP a «ver passar comboios» dos grupos privados que quer proteger. E é para essa defesa do serviço público que aqui estamos, Sr. Ministro!

Aplausos do BE.

O Sr. **Presidente**: — Não registando a Mesa qualquer pedido de esclarecimento, vou passar a palavra, para uma intervenção, ao Sr. Deputado Carlos Guimarães Pinto, da Iniciativa Liberal, que dispõe de 5 minutos e 55 segundos.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Ministro, Sr. Secretário de Estado: O grande mérito da redução do preço do passe é que vai aproximar o preço que as pessoas pagam à qualidade do serviço de que beneficiam. Até é mesmo possível que, com estas reduções, os novos preços dos passes continuem demasiado caros para a qualidade, para a frequência e para a pontualidade do serviço.

É por isso que toda esta discussão parte da premissa errada.

O Livre, antes, e, agora, o PSD olham para o estado da ferrovia e acham que as pessoas não andam por causa do preço.

O verdadeiro problema da ferrovia, Srs. Deputados, não é o preço. Para muitas pessoas, as viagens até podiam ser de borla e elas nunca aceitariam ficar dependentes do serviço ferroviário para a sua vida.

Uma boa parte da classe média, que tem empregos com horários, sítios onde chegar, filhos para levar à escola, nem que lhe pagassem, não largaria o carro nem ficaria dependente do serviço da CP para os seus compromissos.

Risos da IL.

A CP presta um mau serviço, com pouca frequência e má pontualidade. Só quem não tem mesmo outra alternativa é que fica dependente.

Estamos a falar das pessoas mais pobres, que chegam demasiadas vezes atrasadas aos empregos e às aulas por causa do serviço da CP. São esses os maiores prejudicados com a gestão da CP, com a instrumentalização dos sindicatos para fins partidários e com a manutenção de um monopólio público ineficiente no transporte ferroviário.

Aplausos da IL.

Por isso é que a CP, apesar dos milhares de milhões de euros que recebeu nos últimos anos em injeções de capital e injeções compensatórias, continua a prestar um mau serviço.

É por isso que esta discussão passa ao lado do mais importante. Descer preços é a parte fácil. É só pôr o contribuinte a pagar, e está feito. Difícil é criar mecanismos de concorrência e eficiência para que andar de comboio seja uma verdadeira alternativa ao automóvel.

Mas o problema da ferrovia não é só o da gestão. Há problemas que afetam a CP, mas que são transversais ao funcionamento do Estado. O melhor exemplo que temos disso é a compra de novos comboios, que supostamente deveria estar a decorrer neste momento. A compra de novos comboios foi anunciada pela primeira vez à imprensa em agosto de 2020, há mais de quatro anos. Em janeiro de 2021, a compra voltou a ser anunciada à imprensa, com a informação adicional de que os comboios seriam produzidos em Portugal. Seis meses depois, em julho de 2021, mais um anúncio do Governo para a mesma compra. Já vamos em três anúncios e ainda nem o concurso tinha sido lançado. Mais cinco meses, volta a ser anunciada a compra, após a aprovação do concurso público. Quase dois anos depois do lançamento do concurso, três anos depois do primeiro anúncio, é que é finalmente anunciado o resultado, logo seguido de quê? Do anúncio da contestação ao concurso.

Desde aí, não se soube mais nada!

Em mais de quatro anos, houve cinco anúncios. E quantos comboios?

A Sr.^a **Mariana Leitão** (IL): — Zero!

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Zero.

Hoje, mais de quatro anos depois do anúncio de compra de novos comboios, ainda nem sequer sabemos quando é que começará a construção da fábrica que, eventualmente, irá produzir os comboios.

É óbvio que, por muito boa vontade e capacidade de gestão que houvesse, ninguém consegue gerir de forma eficiente processos destes. Não precisamos de remendos na contratação pública, precisamos de uma remodelação completa do modelo, para dar ferramentas para que quem queira gerir bem o possa fazer efetivamente.

Aplausos da IL.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem um pedido de esclarecimento do Sr. Deputado Rui Tavares, que dispõe, para o efeito, de 2 minutos. Faça favor.

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Carlos Guimarães Pinto, acabou de dizer ali, na tribuna, que o principal mérito desta medida foi aproximar o preço da qualidade do serviço da CP — pelo menos a qualidade tal como é por si percebida ou avaliada. Portanto, depreendo que é a favor da medida. Foi o que ficou claro da sua intervenção.

Risos da IL.

Fica, então, por esclarecer porque é que a Iniciativa Liberal votou contra o passe e votou contra o seu alargamento. Se acha que, finalmente, o preço se está a aproximar do preço certo — aqui, aparentemente, a lei da oferta e da procura não funciona, tem outros critérios —,...

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Não ouviste!

O Sr. **Rui Tavares** (L): — ... e se foi contra a introdução do Passe Ferroviário Nacional e é contra o seu alargamento, a grande pergunta que há a fazer é: como é que vai votar, neste Orçamento do Estado, todas as medidas que tiverem a ver com dar mais oferta às pessoas.

Protestos da IL.

O Sr. Deputado disse aqui que muita gente nem de borla, nem de graça, andaria de comboio, mas sei muito bem que as pessoas que mais criticam a qualidade dos comboios são aquelas que não andam neles, que não precisam de lá andar.

Vozes da IL: — Falso! Isso é falso!

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Esse comentário, que faz depreender que as pessoas nem de borla andariam de comboio, peço desculpa, é de uma enorme arrogância social,...

O Sr. **João Pinho de Almeida** (CDS-PP): — Está completamente enganado! Nunca ouviu as pessoas que lá andam!

O Sr. **Rui Tavares** (L): — ... de uma enorme arrogância classista sobre as pessoas que todos os dias têm de andar de comboio...

Protestos da Deputada do CH Rita Matias.

... e que fazem este País funcionar.

Portanto, a Iniciativa Liberal vai ser a favor ou contra o alargamento do Passe Ferroviário Nacional?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Contra! Contra!

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Continuará a ser contra.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Não há comboios!

O Sr. **Rui Tavares** (L): — O que quer dizer que os nossos concidadãos que, numa época em que a inflação estava nos 7 % e nos 8 %, poupavam dezenas de euros por mês, mais do que aquilo que a Iniciativa Liberal propunha para as mesmas classes de rendimentos em baixas de impostos — escreva isto: com medidas do Livre,...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — O que é o Livre?!

O Sr. **Rui Tavares** (L): — e apenas nesta, sem falar nas outras, os nossos concidadãos poupavam mais do que com as medidas da Iniciativa Liberal —, nada terão a agradecer à Iniciativa Liberal, mas, no futuro, ainda terão menos.

Uma questão que lhe coloco também é, concessionando o serviço, como é que é possível, depois, garantir as economias de escala e o empréstimo de material que, dentro de uma...

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

Aplausos do L.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Vê a Fertagus!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Carlos Guimarães Pinto, tem a palavra, para responder, por 1 minuto e 10 segundos.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Sr. Presidente, Sr. Deputado, em relação à primeira parte da sua intervenção, sugiro que consulte o significado de «ironia», que foi exatamente o que usei na primeira parte da minha intervenção.

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Ah, mas eu quero as coisas claras!

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Se não fui claro, espero que agora fique claro que o primeiro parágrafo da minha intervenção era irónico.

Quanto à questão de as pessoas não usarem os comboios se o puderem evitar, é simples: Sr. Deputado, saia à rua, pergunte a alguém,...

Aplausos da IL.

O Sr. **João Pinho de Almeida** (CDS-PP): — Claro! Ande de comboio, para ver a desgraça que é!

Protestos do L.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — ... pergunte a qualquer pessoa se aceita estar dependente do comboio para levar os filhos à escola, para chegar a tempo a casa.

Faça-o, saia à rua, experimente! Fale com as pessoas! Saia do Príncipe Real...

A Sr.^a **Joana Cordeiro** (IL): — Saia de Lisboa!

O Sr. **Fabian Figueiredo** (BE): — Não há comboios para o Príncipe Real!! E para o Castelo do Queijo?!

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — ... e fale com as pessoas que vivem não só em Lisboa, mas no Porto, em Coimbra; fale com elas e pergunte.

Aplausos da IL.

O Sr. **Fabian Figueiredo** (BE): — No Príncipe Real?! No Castelo do Queijo?!

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Olha, o Fabian está sozinho?! Então, é Deputado único?!

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, Srs. Deputados. Castelo do Queijo, Príncipe Real... Podemos encontrar outras zonas...

Sr. Deputado António Filipe, tem a palavra para uma intervenção, pelo Partido Comunista Português. Dispõe de 2 minutos e 17 segundos.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados: O passe mensal de 20 € para o modo ferroviário, ao incluir todo o serviço regional e ao eliminar o atual passe de 49 €, constitui um avanço na direção da gratuitidade do transporte público, essencial para o ambiente e para os utentes — o que é de valorizar! —, mas, para ser um contributo para a mobilidade dos portugueses, necessita de superar três graves insuficiências.

A primeira é a falta de oferta.

O Sr. **João Pinho de Almeida** (CDS-PP): — Na Linha do Vouga!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — A CP não tem capacidade para aumentar a oferta, desde logo, porque não tem comboios. Desde a destruição da Sorefame (Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas) em 2003, esteve 20 anos sem comprar comboios...

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

Protestos do L e de Deputados do PS e contraprotestos do Deputado do CDS-PP João Pinho de Almeida.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Ó Sr. Presidente, manifestamente não consigo intervir.

O Sr. **Presidente**: — Tem razão, Sr. Deputado.

Protestos do CDS-PP e contraprotestos do PS.

Já foi há uns anos que o CDS-PP e o PS estiveram juntos.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Estão a voltar!

O Sr. **Fabian Figueiredo** (BE): — E não eletrificaram a Linha do Vouga!

O Sr. **Presidente**: — Agora não estão, portanto, era bom que criassem condições para ouvirmos, então, o Sr. Deputado António Filipe, decano parlamentar do nosso Hemiciclo. Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Falava eu da falta de oferta. Desde a destruição da Sorefame, em 2003, a CP esteve 20 anos sem comprar comboios, e não tem comboios porque tem sido recorrente, nos concursos para o fornecimento de material circulante, a apresentação de providências cautelares, fazendo arrastar no tempo as adjudicações e prejudicando gravemente o interesse público.

Mas a CP também não tem os trabalhadores necessários, devido às limitações impostas às empresas públicas, que as impedem de valorizar as condições remuneratórias e laborais, levando à saída de profissionais.

A segunda questão é a da falta de garantia de um suficiente financiamento dessa decisão que, se não for garantido, conduzirá, efetivamente, a uma situação financeira grave para a CP.

E a terceira questão é a da falta de intermodalidade desta iniciativa. A substituição do uso do transporte individual pelo transporte público exige uma resposta, em termos de bilhética, em duas vertentes: no preço, criando um estímulo económico à opção, e na oferta, através do aumento da quantidade e da qualidade da oferta.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — A maioria das ligações pendulares onde este passe ferroviário pode ter um impacto económico significativo exige a sua integração num passe intermodal, regional ou inter-regional, realidade que hoje, praticamente, só existe nas áreas metropolitanas.

A forma como esta medida está a ser concretizada traduz-se, para alguns utentes, numa redução de custos em alguns movimentos pendulares, semanais ou diários, o que é justo e é de saudar, mas arrisca-se a desorganizar ainda mais a operação ferroviária, se estes pontos não forem acautelados.

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente**: — A Mesa não regista pedidos de esclarecimento, pelo que tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Mendes Lopes, do Livre, por 8 minutos e 23 segundos.

A Sr.^a **Rita Matias** (CH): — Não é preciso falar tanto!

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, há pouco falou sobre a importância da elasticidade do preço na procura e quero dizer que a elasticidade também tem muito a ver com a oferta que existe.

Por isso, se o Governo tivesse alargado o Passe Ferroviário Nacional, como estava previsto, já para o verão de 2024, hoje estaríamos a falar de um número muito diferente de pessoas que teriam o Passe Ferroviário Nacional e que o usariam.

Mas, passando à frente e falando de propostas «malucas», como foi dito pelo Sr. Deputado Filipe Melo, o que quero dizer é que, na verdade, a política que verdadeiramente ajuda as pessoas é aquela que é feita com vontade e com imaginação.

Percebo, por isso, que o Sr. Deputado do Chega considere que as propostas são malucas, porque, na verdade, para apresentar e para reconhecer propostas imaginativas é preciso ter imaginação. Por isso, percebo a intervenção do Sr. Deputado do Chega.

Aplausos do L.

Protestos da Deputada do CH Rita Matias.

Quero falar, então, de uma proposta imaginativa, mas que não é nova. Ela já foi aqui referida várias vezes e, portanto, gostava de ter a oportunidade de ouvir o Sr. Ministro falar sobre ela.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — É trabalhar três dias por semana?!

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Em todas as propostas de alteração ao Orçamento do Estado que o Livre apresentou, a última dizia respeito ao alargamento do Passe Ferroviário Nacional para um passe de mobilidade nacional. Esta é também uma obrigação do Governo que está por cumprir. Gostávamos de saber como é que isto está.

Durante o ano de 2024, o Governo, juntamente com a AMT, o IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes) e as diversas autoridades de transporte, seja as câmaras municipais, as áreas metropolitanas, as comunidades intermunicipais, estuda os moldes para a criação de um passe de mobilidade nacional que dê acesso ao transporte urbano, suburbano, regional, de médio curso, também flexível, e em vários modos — rodoviário, ferroviário, fluvial —, incluindo também a mobilidade suave e ativa.

Por isso, Sr. Ministro, era muito importante neste debate sabermos em que ponto está este estudo, para, finalmente, podermos ter em Portugal a visão e a ambição de termos um passe de mobilidade nacional que chegue a todo o território e a todas as pessoas, com todos os modos de transporte.

Aplausos do L.

O Sr. **Presidente**: — A Mesa também não regista pedidos de esclarecimento relativos à sua intervenção. Sr.^a Deputada Inês de Sousa Real, tem a palavra, dispondo de 45 segundos.

A Sr.^a **Inês de Sousa Real** (PAN): — Sr. Presidente, tentarei, no breve tempo que tenho, colocar ainda duas questões ao Sr. Ministro, porque me parece relevante que sejam esclarecidas neste debate.

Pergunto se a rota de redução dos preços dos passes vai ser extensível a outros passes, nomeadamente na área metropolitana — falo do Navegante e do Andante, que são os mais utilizados, e que há cinco anos não têm qualquer tipo de atualização.

E pergunto também sobre a Linha de Cascais, que sei que lhe será bastante cara e que, como sabe, tendo sido sujeita a um abandono sistemático durante anos, teve um incêndio de uma catenária que provocou vários constrangimentos. Esta linha está, neste momento, sujeita a intervenção, mas esta avaria tem levado a que a população, todos os dias, desde março, tenha a vida virada do avesso, seja com a falta de oferta deste meio de transporte público, seja com as condições da mesma.

Ora, tendo em conta que houve aqui uma redução de 30 % da oferta, importa perceber se a obra que está neste momento em curso vai estar pronta em fevereiro. Pergunto se está disponível para se comprometer com esta data, para que a normalidade regresse à vida das pessoas, porque, ao falar da ferrovia nacional, não pode deixar para trás a ferrovia urbana, seja na dimensão do preço, seja na reposição da qualidade da oferta...

Por ter excedido o tempo de intervenção, o microfone da oradora foi automaticamente desligado.

O Sr. **Presidente**: — Está compreendida a questão.

Tem a palavra, para uma intervenção, a Sr.^a Deputada Filipa Pinto, do Livre, dispondo de 6 minutos e 18 segundos.

A Sr.^a **Rita Matias** (CH): — Quem?! Quem?!

A Sr.^a **Filipa Pinto** (L): — Sr. Presidente, há uma questão que gostaria de colocar ao Sr. Ministro.

Na zona onde vivo, há uma extensão de 38 km, com passagem por Paredes, Paços de Ferreira e Lousada, que está por fazer há anos. Estamos na fase do estudo de viabilidade técnica e ambiental da nova Linha do Vale de Sousa, que tem de ser apresentado até ao final de novembro. Há um estudo da Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa que indica que esta linha tem uma projeção de lucro de 4 milhões por ano e servirá a 7 milhões de passageiros.

Estes são aqueles que não têm os carros das famílias da Iniciativa Liberal.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Que falta de nível!

O Sr. **Mário Amorim Lopes** (IL): — Que parvoíce!

A Sr.^a **Filipa Pinto** (L): — Estes são os que precisam dos transportes públicos. Estes são os que esperam as medidas do Governo para poderem viajar das suas terras para o Porto e outras cidades vizinhas para trabalhar.

O Sr. **Paulo Muacho** (L): — Muito bem!

A Sr.^a **Filipa Pinto** (L): — Porém, ninguém sabe quando essa linha estará pronta.

Protestos da IL.

Pergunto ao Sr. Ministro: quando estarão esta e outras linhas da ferrovia terminadas, para servirem as populações?

Aplausos do L.

O Sr. **Presidente**: — A Mesa não regista, neste momento, mais inscrições para intervenções, mas, às vezes, o telefone toca nesta altura.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Não fazemos perguntas a quem apoia terroristas!

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — A malta da IL não anda de comboio!

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Só de Flixbus para o Porto!

Pausa.

O Sr. **Presidente**: — Bem me parecia: para uma intervenção, vou dar a palavra ao Sr. Deputado João Vale e Azevedo, do PSD, que dispõe de 7 minutos e 51 segundos.

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Sr.^a e Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O PSD assume hoje, e mais uma vez nesta Legislatura, o papel central da ferrovia na sua visão do setor dos transportes de passageiros e de mercadorias em Portugal, em consonância com o programa eleitoral e do Governo da AD.

Esta prioridade parece merecer um amplo consenso nacional, como se tem demonstrado em vários debates nesta Assembleia, com posições muito convergentes, como, por exemplo, em relação ao projeto de resolução apresentado pelo Partido Socialista sobre o Passe Ferroviário Nacional que mereceu o pleno apoio do PSD.

O PSD valoriza este consenso que garante estabilidade ao planeamento dos investimentos e uma perspetiva de longo prazo, contribuindo para um clima de previsibilidade, que fomenta e multiplica investimento no setor.

O PSD também assume a deseabilidade — que também nos parece consensual — da existência de um serviço público ferroviário que deve ser subsidiado, atentas as externalidades ambientais envolvidas e o alívio da congestão de tráfego, que uma aposta clara nos transportes públicos traz.

Somos também por isso favoráveis à subsidiação da procura, com passes ferroviários com preços ambiciosamente baixos, salvaguardando sempre o equilíbrio dos contratos de serviço público.

Admitimos, e também nos parece consensual, que no passado a CP não foi adequadamente compensada pelo serviço público que garantiu.

Protestos do Deputado do PS José Carlos Barbosa.

As operações deficitárias multiplicaram-se e a empresa serviu, durante anos, para ocultar dívida pública.

Mas vamos às diferenças em relação ao PS e a outros partidos e tentemos, com espírito democrático, persuadir todos da bondade da nossa visão. A primeira diferença é que somos consistentes com esta orientação de clara aposta na ferrovia. Nunca fomos a correr para a oposição abolindo portagens em algumas autoestradas, como fez o PS, coligado com o Chega e com outros partidos,...

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Só os três da frente é que bateram palmas!

Protestos do Deputado do PS José Carlos Barbosa.

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — ... atirando ao lixo os princípios do utilizador-pagador e poluidor-pagador,...

Protestos da Deputada do CH Rita Matias.

... prejudicando, assim, o transporte ferroviário.

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

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — A segunda grande diferença é que não vergamos toda a estratégia ferroviária nacional às capacidades e interesses da CP, tal como o Partido Socialista sempre fez,...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Com ou sem geringonça?!

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — ... com e sem geringonça.

A CP é fundamental para a ferrovia. A CP vai continuar a ter um papel central na estratégia ferroviária nacional, mas uma estratégia para a ferrovia não pode girar exclusivamente à volta da CP.

Aplausos do PSD.

Devemos aproveitar os investimentos que estão a ser realizados para dinamizar o funcionamento do mercado ferroviário, que se quer dinâmico e atrativo para novos operadores.

O objetivo das políticas relativas ao setor ferroviário, como em qualquer política pública, deve ser o bem-estar das pessoas e não a proteção ou a defesa do predomínio de qualquer empresa ou grupo de interesse.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — No serviço público, somos favoráveis à introdução de concessões, sempre competitivas, em linhas específicas. Somos, em geral, favoráveis a uma clara delimitação entre o que é serviço público, por um lado, e o que são operações que podem ser abertas ao mercado em determinadas linhas ou rotas.

A mistura sistemática e indiscriminada das duas dimensões é inaceitável, mas faz parte da nossa triste história económica, também no transporte rodoviário, em que poucas empresas controlaram, durante décadas, uma enorme rede de rotas. A pretexto de garantir o serviço público, nenhum operador pôde contestar uma rota, um pequeno monopólio, e isto por todo o País, limitando a oferta, mantendo os preços altos e prejudicando as pessoas.

O Sr. **Bruno Ventura** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — Nas dimensões que acabo de referir, as divergências acentuam-se. Para o PS — em particular para o ex-Ministro e Sr. Deputado Pedro Nuno Santos —, ferrovia e CP são uma e a mesma coisa. Por sua vontade, não haveria sequer separação entre rede ferroviária e CP. A bem da clareza, era bom que o PS o assumisse, de forma transparente,...

Protestos do Deputado do PS José Carlos Barbosa.

... tal como fazem algumas bancadas mais à esquerda.

Esta obsessão é ideológica, mas revela, também, a ausência de qualquer sentido estratégico e condenou o setor ferroviário de passageiros a uma agonia lenta, manifestada na péssima qualidade de serviço, com a baixa frequência de alguns serviços, atrasos constantes, a multiplicação de greves e níveis de conforto inaceitáveis.

Quando deveríamos atrair oferta — e oferta de qualidade —, o PS afasta-a. Se o Sr. ex-Ministro ainda fosse Ministro, condenaria a rede de alta velocidade ao mesmo destino.

Relembro aqui — ou também aqui, porque já o fiz em comissão — o que o ex-Ministro das Infraestruturas, o Sr. Deputado Pedro Nuno Santos, disse nesta Casa, no dia 7 de novembro de 2022, sobre a rede de alta velocidade, e passo a citar: «Era só o que faltava que não seja a CP, que venham comboios de outros sítios, de outros operadores não nacionais, operar aquela linha! Mas não estamos livres disso...». Disse isto após algumas horas de audição, em tom de confissão. Esta descrição é deprimente, e também o é por tipificar a relação do PS com a construção europeia em quase tudo o que diz respeito à economia.

Vozes do PSD: — Muito bem!

Protestos de Deputados do PS.

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — Aquela referência, «não estamos livres disso», resulta, naturalmente, de imposições europeias,...

Aplausos do PSD.

... expressão trazida ao jargão nacional pela mão do PS, que não assimila princípios básicos que são consensuais e nucleares na construção europeia.

Pelas mãos deste PS, o País atrasa-se, definha até aos dias de esperança em que esses princípios são aplicados pelo PSD com convicção e não por imposição europeia.

Aplausos do PSD.

Protestos do Deputado do PS José Carlos Barbosa.

Bem-haja este Governo que vira todos os dias a página dessa outra visão castradora, limitadora. Bem-haja este Governo que nos retira todos os dias do empobrecimento na ferrovia e no País.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

Protestos do Deputado do PS José Carlos Barbosa.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado tem dois pedidos de esclarecimento. Pelo tempo que tem disponível, pressuponho que vá responder em conjunto.

Para o primeiro pedido de esclarecimento, vou dar a palavra ao Sr. Deputado Raul Melo, do Chega, que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Raul Melo** (CH): — Sr. Presidente, Srs. Governantes, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Deputado João Vale e Azevedo, ao longo das últimas décadas assistimos a um desinvestimento claro na ferrovia.

Durante muito tempo, a ferrovia foi esquecida pelos sucessivos Governos, que preferiram canalizar os recursos para o desenvolvimento da rede rodoviária,...

O Sr. **Alfredo Maia** (PCP): — Cavaco Silva!

O Sr. **Raul Melo** (CH): — ... em detrimento de um dos meios de transporte mais sustentáveis e essenciais para a coesão territorial, que é o comboio.

Contudo, hoje, podemos afirmar que, apesar dos erros do passado, estamos perante uma nova oportunidade. O Programa Nacional de Investimentos traz consigo uma nova esperança para o futuro da ferrovia no nosso País. Este plano representa uma mudança de paradigma, colocando finalmente o transporte ferroviário no centro das políticas públicas.

Mas nem tudo está a funcionar como devia. Ainda ontem, na audição ao Sr. Ministro Adjunto e da Coesão Territorial, ficámos a saber que o concurso que foi lançado para a compra de automotoras foi impugnado por um dos concorrentes, o que levou o processo a estar parado no tribunal, estando a causar um prejuízo de 16 milhões de euros por mês, sendo que já lá vão 387 milhões de euros.

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

O Sr. **Raul Melo** (CH): — Ora, estes valores seriam do Portugal 2030, só que estão a ser desperdiçados e terão depois de ser suportados pelo Orçamento do Estado.

Mas, Sr. Deputado, queria agora falar-lhe de outro projeto, este já adjudicado, que é o da eletrificação da Linha do Douro entre a estação do Marco de Canavezes e a estação da Régua. Esta obra, que foi anunciada em 2020 e que tinha o seu início previsto para 2021, tem sofrido sucessivos adiamentos, que são ainda o reflexo da inércia que afetou a ferrovia durante muito tempo.

A obra, neste troço, é de enorme importância para o transporte de passageiros e, assim sendo, queria-lhe colocar duas questões. A primeira é se consegue comprometer-se com uma data para o início dos trabalhos. Quanto à segunda, seis meses após a tomada de posse do Governo e sabendo que estão em campanha eleitoral, é saber quando é que passam das intenções às concretizações.

Aplausos do CH.

O Sr. **Presidente**: — Para um segundo pedido de esclarecimento, tem agora a palavra o Sr. Deputado Pedro Coimbra, do Partido Socialista, dispondo de 2 minutos.

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, durante décadas a nossa ferrovia esteve completamente esquecida e ao abandono.

Durante os Governos do Partido Socialista, executaram-se 2,3 mil milhões de euros, num dos maiores investimentos de sempre nesta área. Desde então, a aposta no transporte ferroviário tornou-se consensual no País e hoje ninguém a questiona.

São bem conhecidas as vantagens ambientais que lhe dão um papel decisivo para atingir a neutralidade climática em 2045, sendo este o compromisso de Portugal traduzido no Roteiro para a Neutralidade Carbónica.

Assim sendo, é fundamental a adoção de um plano ferroviário nacional que oriente as opções de investimento de longo prazo, para levar a ferrovia a todas as capitais de distrito, reduzir o tempo de viagem e promover melhores ligações, sobretudo entre as nossas infraestruturas aeroportuárias e portuárias.

A aprovação de um instrumento de planeamento estável para a rede ferroviária é, assim, oportuna em face da necessidade da transferência modal para modos de transporte mais sustentáveis, como é reconhecidamente a ferrovia.

Em julho de 2021, o Governo do Partido Socialista, através de despacho, iniciou o processo de elaboração de um plano ferroviário. Ao longo deste processo, gerou-se um intenso e amplo debate público, que é importante, sobre esta matéria.

É um investimento muito significativo e são investimentos muito demorados, pelo que pergunto ao PSD e, em particular, ao Sr. Deputado João Vale e Azevedo, se está em condições de poder afirmar, nesta Câmara, que o Plano Ferroviário Nacional vai mesmo ser concretizado pelo Governo porque é um instrumento de planeamento muito, muito relevante.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado João Vale e Azevedo. Uma vez que o CDS-PP cedeu 1 minuto do seu tempo, dispõe, assim, de 1 minuto e 57 segundos.

O Sr. **João Vale e Azevedo** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, agradeço as perguntas ao Sr. Deputado Raul Melo e ao Sr. Deputado Pedro Coimbra. Agradecendo ao CDS, talvez não seja necessário usar o minuto dispensado.

Sr. Deputado Raul Melo, estamos de acordo. Há litigância — como já foi descrita pelo Sr. Ministro — semeada pelo PS em vários concursos, em várias linhas, em várias obras. Essa não é responsabilidade deste Governo, não é responsabilidade do PSD.

Sublinhou a incompetência socialista em todos estes processos e nós também podemos voltar a sublinhar essa incompetência socialista, mas, em relação aos atrasos, com franqueza, a pergunta devia ser dirigida ao Grupo Parlamentar do Partido Socialista e, se calhar, ao Sr. Deputado Pedro Nuno Santos.

Sr. Deputado Pedro Coimbra, concordo genericamente com todas as observações que fez sobre a importância da ferrovia, sobre a importância da intermodalidade e volto a repetir, tal como disse na minha intervenção e como o PSD já afirmou no passado, que estamos em condições de garantir a aprovação — aliás, fizemo-lo na especialidade, ainda esta semana — do projeto de resolução sobre o Plano Ferroviário Nacional, apresentado pelo PS.

Aguarda-se, apenas, uma questão que o Governo pode esclarecer, que tem que ver com a rede ferroviária espanhola e as suas interligações, mas estando esta questão sanada, teremos todas as condições para, chegando a esta Câmara a versão apresentada pelo Partido Socialista e afinada pelo Governo, garantir a sua aprovação.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem agora a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Mendes Lopes, do Livre, dispondo de 5 minutos e 13 segundos.

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Sr. Presidente: O sistema ferroviário, na verdade, é um ecossistema de entidades, de empresas e, como ecossistema que é,...

Risos do CH e do CDS-PP.

A Sr.^a **Rita Matias** (CH): — Tem muita biodiversidade!

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L) — ... precisa de funcionar com relações que funcionem bem. Precisa, sobretudo, de pessoas e de recursos humanos.

Gostaria de lhe fazer uma pergunta que até já fiz no âmbito dos recursos humanos do IMT alocados à Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa, mas, agora, queria fazê-la sobre outra entidade que integra o IMT, a Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária, que tem um papel muito importante na promoção da segurança ferroviária em Portugal.

Entidades semelhantes noutros países têm mais de 100 pessoas a trabalhar diariamente pela promoção da segurança ferroviária. Em Portugal, no final de 2023, a Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária tinha 16 pessoas. É muito pouco, é preciso aumentar a equipa, é preciso reter os profissionais. Isto é algo que é comum a todas as empresas e entidades no âmbito do ecossistema ferroviário, mas é também relevante para a Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária.

Nós temos metas de segurança para atingir — de redução de acidentes, de redução de colhidas, de redução de suicídios e tentativas de suicídio na nossa rede ferroviária — e, para isso, é essencial reforçar a Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária.

Assim, neste debate, que é sobre o investimento na ferrovia, queria lembrar que é muito importante investir nos recursos humanos que trabalham todos os dias na ferrovia e queria deixar esta pergunta: quando é que vamos reforçar os recursos humanos e a capacidade de atrair e reter profissionais, nomeadamente na Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária?

Aplausos do L.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, não há registo de pedidos de esclarecimento.

Para uma intervenção, vou dar a palavra ao Sr. Ministro das Infraestruturas e Habitação, que dispõe de 6 minutos e 48 segundos.

Faça favor, Sr. Ministro.

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Estando a ouvir este debate, eu diria que o Hemiciclo está dividido em duas perspetivas. Uma é a daqueles que, convictamente, alinham com os compromissos do País e da Europa para a redução de emissões, para a neutralidade carbónica, para a necessidade objetiva de transferência modal, para garantir competitividade ao País com redes infraestruturais mais capazes — ninguém consegue atrair investimento sem infraestruturas capazes, porque elas são a rede vascular do tecido económico nacional —; e do outro lado do Hemiciclo — e aqui sem a divisão clássica direita-esquerda, pois é de facto este elemento-chave que divide o Hemiciclo — vejo zanga, vejo rancor, vejo um sentimento, tantas vezes presenciado, de alguma nostalgia/inveja: «porque não sou eu ou porque não fomos nós que apresentámos esta medida?» E é sobre esse processo que penso que temos de mudar as perspetivas.

O Sr. **Nelson Brito** (PS): — A sério?!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Ao Sr. Deputado do Partido Socialista que, com enorme zanga interior perante tudo aquilo — quase uma injustiça! — que estava a ser feito ao Governo do Partido Socialista por tudo o que fizeram, e eu já fui o primeiro a sinalizar que sim, faço-lhe um apelo: junte-se a nós...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Ah!...

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — ... no sentido de mudar, de facto, o que é preciso mudar na ferrovia.

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

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Mas deixe-me dizer-lhe, Sr. Deputado, que os seus números estão errados. Já temos tido várias oportunidades de contrapor os nossos números — esteve sempre do lado errado! —...

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

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — ... e, mais uma vez, estão errados.

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

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — O Sr. Deputado disse, daquele púlpito, a taxa de ocupação do *Intercidades* errada, e, como lhe disse há pouco, há espaço na taxa de ocupação do *Intercidades*. Portanto, nós sabemos o que estamos a fazer, não fazemos as coisas sem ter feito contas.

O Sr. Deputado não confia nos profissionais da CP. Já percebi que não confia nas contas da CP! Se calhar, o seu histórico permite-lhe ter essa desconfiança quase intrínseca, mas devo-lhe dizer o seguinte: eu confio nas contas da CP, que foram feitas nas projeções de procura; confio nas contas da CP relativamente à taxa de ocupação do *Intercidades*, hoje; e confio que a CP é capaz de dar resposta àquela que vai ser a abrangência do novo passe.

Porque o novo passe, de facto... Já não está cá o Deputado Guimarães Pinto,...

O Sr. **Fabian Figueiredo** (BE): — Foi apanhar o comboio!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — ... que tantas vezes faz uma análise séria sobre os comportamentos dos mercados, mas a elasticidade do preço na mobilidade já foi testada no nosso País. Onde? No PART (Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos), que, quando foi criado e mexeu, efetivamente, no preço provocou uma subida do lado da procura de quase 20 %.

Existe elasticidade do preço, de facto, na mobilidade, e por isso nós temos de a testar. Mais: foi testada também na gratuitidade dos jovens, e teve um aumento de 40 %.

Agora, concordo absolutamente com o Deputado Guimarães Pinto: a elasticidade do preço não é infinita, sem nós termos melhores comboios, sem termos mais previsibilidade, sem termos capacidade de ter intermodalidade, sem irmos ao encontro daquilo que é a unanimidade neste Hemiciclo em termos um passe único nacional, o 1Bilhete.pt, aquilo que é o anseio de muitos há muito tempo. Estamos a trabalhar, e por isso é que para as medidas de mobilidade alocámos quase 3 milhões de euros, para desenvolver esse passe único.

Protestos do Deputado do PS José Carlos Barbosa.

O PCP também lançou esse desafio. É precisamente para isso que estamos a trabalhar.

Quanto à CP, Sr.^a Deputada Marisa Matias, deixe-me tranquilizá-la: não errei quando falei de quota de mercado. Repito, não errei quando falei de quota de mercado. Existe uma coisa que é o espaço de canal utilizado, a capacidade do canal.

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — O número de comboios não define a quota!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Podemos falar do espaço de canal disponível, e depois dos passageiros, de facto, da procura.

Os números que corriam acerca dos comboios que se queriam adquirir, na minha análise, ocupavam o espaço de canal e não havia procura para esse espaço de canal. Efetivamente, não havia ganho de eficiência económico-financeira para aquele investimento. Não havia! Essa era a minha opinião.

Protestos do Deputado do PS José Carlos Barbosa.

Por isso, aguardo e não posso ter uma resposta cabal enquanto não receber um plano de negócios. Tenho a certeza absoluta de que a Sr.^a Deputada, no meu lugar, exigiria à CP um plano de negócios para poder avaliar um investimento que é de muitos milhões de euros.

O Sr. **João Pinho de Almeida** (CDS-PP): — Qualquer pessoa o faria!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Não se trata de comprar alguns comboios, são muitos comboios e são caros, e temos um País com recursos escassos.

O Sr. **Fabian Figueiredo** (BE): — Temos de baixar o IRC!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Por isso, aguardo com expectativa o plano de negócios que está a ser trabalhado, e bem, por aqueles homens e mulheres da CP em cujos números o Deputado do Partido Socialista não confia, porque os números não são aqueles que foram aqui apresentados.

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

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — O Sr. Deputado Filipe Melo, na sua intervenção, também disse que se fala muito e acerta-se pouco. Já não sei onde está o Sr. Deputado Filipe Melo...

A Sr.^a **Marina Gonçalves** (PS): — Saiu!

A Sr.^a **Rita Matias** (CH): — Estamos cá nós!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Os custos foram calculados, temos consciência do que é o Plano Ferroviário Nacional e, Sr. Deputado, quero dizer-lhe que o Governo está comprometido. Porque, de facto, são documentos que não são estéreis, são documentos de compromisso para o futuro entre todos os partidos.

Acho fundamental que a bancada do PSD, a bancada do PS, todas as bancadas deste Hemiciclo se comprometam, em conjunto com o Governo. E falta, na próxima Cimeira Ibérica, definirmos as interligações Portugal-Espanha para podermos fechar um documento que seja estruturante dos investimentos ferroviários nacionais.

Por isso, concordo convictamente e, com o desafio que me foi lançado, o Governo irá responder afirmativamente a esse desafio.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Pinto, do Chega, que dispõe de 2 minutos.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, há uma pergunta a que não respondeu, e é essa que lhe vou fazer: quanto é que custa o passe verde aos contribuintes portugueses?

Era isso que devia ter dito, e ainda não respondeu. Falou, falou, falou e, ao fim e ao cabo, acabou por não dizer nada, como o PSD tem a mania de fazer.

Protestos do PSD.

Mais: agora, os passes abrangem os jovens até aos 23 anos. Mas há aqui uma novidade, é que abrangem os jovens até aos 23 anos quer trabalhem, estudem ou não façam nada!

Vozes do PSD: — Eh!...

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Portanto, aqueles que não fazem nada podem andar de comboio! Os outros trabalham ou estudam, os que não fazem nada podem andar de comboio, gratuitamente, de um lado para o outro. É isto que o PSD faz, igual ao Partido Socialista.

Aplausos do CH.

Protestos do Deputado do L Rui Tavares.

Para terminar, Sr. Ministro, metade do País não tem a ferrovia a funcionar. Falo de Portalegre, falo do Baixo Alentejo e falo do Algarve. Qual é a perspetiva deste Governo para metade do País que não tem a ferrovia a funcionar?

Aplausos do CH.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Ainda vai algum imigrante de comboio e é uma chatice!

O Sr. **Presidente:** — Sr. Ministro, dispõe de 24 segundos para responder...

Pausa.

O Bloco de Esquerda cedeu-lhe 1 minuto para poder responder,...

Protestos do CH.

... pelo que dispõe de 1 minuto e 24 segundos.

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

O Sr. **Fabian Figueiredo** (BE): — É o passe verde!

O Sr. **Presidente:** — Faça favor, Sr. Ministro.

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação:** — Sr. Presidente, agradeço a cedência de tempo do Bloco de Esquerda, mas penso que não precisarei de 1 minuto.

Sr. Deputado Pedro Pinto, o Passe Ferroviário Verde foi apresentado publicamente, e eu já disse aqui o valor.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Diga mais uma!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação:** — Pelo menos, recordo-me de três ou quatro vezes em que o referi: 18,9 milhões de euros.

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

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Pronto, não é verdade! Já temos dois Deputados que não acreditam nas contas da CP.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Porque será?!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Pois o Governo acredita nas contas da CP, são contas da CP e a CP será ressarcida a 100 % dos custos da medida.

Aplausos do PSD.

Protestos do Deputado do PS José Carlos Barbosa e do Deputado do CH Pedro Pinto.

O Sr. **Presidente**: — Vamos agora ouvir a intervenção do Sr. Deputado Hugo Costa, do Partido Socialista, que dispõe de 4 minutos e 57 segundos.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sr.^a e Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Grupo Parlamentar do Partido Socialista, perante a última intervenção do Sr. Ministro — que, não sendo questionado diretamente, comentou um conjunto de intervenções —, apenas tem a dizer que confiamos totalmente nos trabalhadores da CP e nas suas contas. Por isso solicitamos, aqui em Plenário, que essas contas sejam enviadas ao Grupo Parlamentar do Partido Socialista, para assim percebermos se estão bem feitas ou não estão bem feitas, por uma questão de transparência, Sr. Ministro.

Aplausos de Deputados do PS.

O Sr. **José Carlos Barbosa** (PS): — Isso! Envia as contas!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — É importante conhecermos essas contas para percebermos se elas são bem feitas, para percebermos se os dados que nos apresentou estão corretos.

Naturalmente, confiamos a 100 % nos funcionários da CP e confiamos a 100 % nas contas dos funcionários da CP. O que queremos perceber é quais são os dados que o Sr. Ministro aqui apresenta, e por isso, com total transparência, lhe pedimos estes dados.

E que também fique claro: nós não vivemos com nostalgias nem a pensar em alguns passados. Sim, o Grupo Parlamentar do Partido Socialista defende e continuará a defender medidas para a poupança das famílias na ferrovia e nos transportes públicos, assim como continua a defender medidas de sustentabilidade e de economia verde, como os passes sociais, naturalmente, que são importantes nestas medidas. Por isso, medidas que contribuam para o aumento da procura ferroviária e a poupança das famílias são certamente bem-vindas e defenderemos sempre essas medidas.

Mas tudo na vida tem uma história, Sr. Ministro. E falar da história não é falar de nostalgia.

A Sr.^a **Marina Gonçalves** (PS): — Muito bem!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Em 2017, o Partido Socialista voltou a reduzir em 25 % os passes para estudantes. Sabe que Governo tinha acabado com esses passes para estudantes?

A Sr.^a **Marina Gonçalves** (PS): — Sabe, sabe!...

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Foi em 2012, o Governo PSD/CDS.

Aplausos do PS.

O Sr. **João Pinho de Almeida** (CDS-PP): — Foi o vosso Programa da troica!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Mas vamos mais longe, vamos mais longe em incoerências. Em 2019,...

Protestos do PSD.

A Sr.ª **Marina Gonçalves** (PS): — Ouçam, ouçam! Ouçam agora!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — ... o Programa de Apoio à Redução Tarifária foi amplamente criticado pelo Partido Social Democrata, nesta Câmara,...

A Sr.ª **Marina Gonçalves** (PS): — Ah, pois é!...

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — ... e a proposta do Orçamento do Estado que colocou 79 milhões de euros nesse Programa de Apoio à Redução Tarifária teve o voto contra do PSD e a abstenção do CDS.

A Sr.ª **Marina Gonçalves** (PS): — Bem lembrado!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Teve o voto contra do PSD, essa proposta de 2019!

Aplausos do PS.

Sr. Ministro, isto não é nostalgia, é um facto histórico.

Também é verdade que o PSD, nesse momento, tentou pôr portugueses contra portugueses, dizendo que nem todos usavam ferrovia, que nem todos usavam comboio e que isto era apenas para as áreas metropolitanas; dizendo que havia um conjunto de países que não tinham comboio. Lembro-me bem das intervenções que existiam nesse contexto.

Por isso, Sr. Ministro, olhar para a história não é nostalgia, é olhar para o que aconteceu.

Protestos do Deputado do CH Bruno Nunes.

Em 2024, este programa teve um valor de mais de 400 milhões de euros.

Sobre investimento, o Sr. Ministro veio aqui dizer que está pronto a inaugurar um conjunto de linhas. É verdade, porque o Partido Socialista, em 2023, bateu o recorde de investimento em ferrovia. Foram mais de 657 milhões de euros: 550 em Ferrovia 2020, 85 milhões de euros em manutenção e 22 milhões de euros em pontes e infraestruturas.

Protestos de Deputados do PSD.

É natural que hoje estejam prontas a inaugurar estas obras que o Partido Socialista iniciou.

Também temos de lembrar que só no Governo do Partido Socialista existiram mais 70 equipamentos e material circulante que foram recuperados, além dos que foram abandonados e destruídos, Sr. Ministro, e isso permitiu mais material circulante.

Sr. Ministro, isto não é nostalgia, é apenas a história, e a história dos factos. Por isso, naturalmente, o Grupo Parlamentar do Partido Socialista foca aqui a importância do Ferrovia 2020, a importância também do Plano Ferroviário Nacional, como já foi dito aqui, e bem, pelo Sr. Deputado Pedro Coimbra.

Protestos do Deputado do CH Bruno Nunes.

É importante que o Plano Ferroviário Nacional seja apresentado e debatido, e contará com o Grupo Parlamentar do Partido Socialista para esse trabalho. Mas, em relação a esta proposta, e, naturalmente, defendendo medidas que apoiem as famílias e a sustentabilidade...

Conheço muito bem o ramal de Tomar-Entroncamento-Santarém, que já hoje está cheio. Sr. Ministro, para esse ramal, em específico, ter resposta precisa de mais material circulante, senão não vai dar boa qualidade de vida aos cidadãos que o utilizam todos os dias. E, sim, a elasticidade da procura já aumentou quando o Programa de Apoio à Redução Tarifária colocou mais comboios a fazer aquela infraestrutura. Por isso, defendendo medidas de apoio às famílias, temos de colocar mais material circulante em algumas linhas.

Aplausos do PS.

O Sr. **Bruno Nunes** (CH): — Já devia ter começado!

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

Vou então dar a palavra à Sr.^a Deputada Isabel Mendes Lopes, do Livre, que dispõe de 3 minutos e 26 segundos para uma intervenção.

A Sr.^a **Rita Matias** (CH): — Outra vez?!

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — Sr. Presidente, mais rendimento e mais tempo é algo que devemos ambicionar dar a todas as pessoas que vivem em Portugal, e foi isso que conseguimos fazer também com a criação do Passe Ferroviário Nacional: reduzimos a despesa de tantas pessoas e de tantas famílias. É isso que também estamos a fazer com o estudo e a ideia da semana de quatro dias. Quem não percebe a relação entre as duas propostas é porque, de facto, tem muito pouca imaginação.

Protestos do Deputado do CH Bruno Nunes.

Poupar centenas de euros por ano e também ter mais tempo para estarmos com as nossas pessoas, com as nossas famílias, para termos mais tempo para nós, para termos mais tempo para fazer o que quisermos, tudo isto são aspetos essenciais para a nossa saúde, incluindo a saúde mental — e lembro que hoje é o dia da saúde mental!

O tempo é essencial para isso, não só o tempo que temos livre, mas também o tempo que perdemos nas deslocações.

Vozes do L: — Muito bem!

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — É muito importante diminuir o custo das deslocações, mas também é importante diminuir o tempo que passamos em deslocações. Isso faz-se melhorando os transportes e a rede de transportes, mas também se faz garantindo que as pessoas moram ao pé de onde trabalham e trabalham ao pé de onde moram, o que passa por políticas de habitação que são verdadeiramente inclusivas, diversas e garantem que todas as pessoas, com todo o tipo de rendimentos, têm a possibilidade de morar onde quer que possam morar.

Houve aqui algumas perguntas que nós fizemos, Sr. Ministro — e eu gostava de insistir nessas perguntas — , que se relacionam com o alargamento do Passe Ferroviário Nacional para um passe de mobilidade nacional. E, portanto, gostava de saber em que ponto está o estudo para o alargamento do passe de mobilidade nacional, que chegue verdadeiramente a todo o território, mesmo a sítios onde não há ferrovia.

É possível termos um passe de mobilidade nacional que dê acesso aos vários modos de transporte, seja aos transportes rodoviários, ferroviários, fluviais ou aos transportes relacionados com a mobilidade ativa, como por exemplo as bicicletas, e também a todos os tipos de comprimento de deslocação. Falamos de urbanos, suburbanos e de longo curso, e para nós essa questão é essencial porque, assim, sim, estamos a garantir um verdadeiro acesso à rede de transportes públicos a todas as pessoas, a todo o País.

Também queria voltar a insistir na outra pergunta que lhe fiz — e dado que o Sr. Ministro ainda tem algum tempo — e que tem a ver com os recursos humanos para o ecossistema geral da ferrovia, nomeadamente no

caso específico da Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária: vamos conseguir aumentar os recursos humanos e reter os profissionais nesta Autoridade, que presta um serviço tão importante para o País?

Aplausos do L.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, a Mesa não regista nenhum pedido de esclarecimento.

O Sr. Ministro das Infraestruturas e Habitação está inscrito para intervir.

Faça favor, Sr. Ministro, dispõe de 2 minutos e 31 segundos.

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Muito obrigado, Sr. Presidente, vou tentar ser telegráfico.

Sr. Deputado Paulo Cavaleiro, ficou uma pergunta por responder: a Linha do Vouga está em intervenção, para modernização, e estamos a estudar como é que pode ser ligada à Linha do Norte — é algo que não temos completamente fechado.

Em relação ao Andante, o pedido da CP à AMP para incluir no Andante a Linha do Vouga é de setembro de 2023. Sr. Deputado, penso que respondi às suas questões.

Sr.^a Deputada Isabel Mendes Lopes, o grupo de trabalho para a mobilidade ativa tinha um elemento e passou a ter quatro, desde...

A Sr.^a **Isabel Mendes Lopes** (L): — É pouco!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — É pouco, admito que seja pouco. Mas de um passou para quatro — esse é o nosso compromisso.

Colocou-me questões em relação à ANSR (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária), mas a ANSR não é da tutela do Ministério das Infraestruturas e Habitação, é do MAI (Ministério da Administração Interna).

A CP está a contratar, para entrarem 121 pessoas — das quais já entraram 90 — e, portanto, o reforço do capital humano na CP é também uma prioridade para nós.

No 1Bilhete.pt, colocámos 2,7 mil milhões de euros precisamente para a integração de todos os sistemas informáticos, porque, de facto, cada área metropolitana, cada operador tem linguagens informáticas diferentes, e estamos a fazer esse investimento para o bilhete único nacional.

Tomei devida nota, pelo Deputado Hugo Costa, do PS, que confia desconfiando, e, portanto, os números virão. Aliás, como os números da NAV (Navegação Aérea) também vieram e, a partir daí, foi silêncio absoluto.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Existiam, de facto, e, portanto, esses números também virão, não tenha dúvidas absolutamente nenhuma sobre isso.

Em relação ao PART, orgulho-me de ter participado com Fernando Medina e outros autarcas, que aí estivemos no início — fomos nós que convidámos o Governo a fazer o PART. Partiu dos autarcas a iniciativa do PART,...

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — ... e hoje existe um PART.

Sr. Deputado, não queira ter os louros de uma iniciativa que foi de base autárquica...

Vozes do PSD: — É verdade!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — ... e foram os municípios, nomeadamente liderados por Fernando Medina, que lançaram esse desafio. Portanto, «o seu a seu dono», como tanto gosto de fazer.

Para o Plano Ferroviário Nacional, contam com este Governo. Mais uma vez, reafirmo que esse documento tem de ser um compromisso para gerações.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Até janeiro!

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, vou dar a palavra à Sr.^a Deputada Manuela Tender, do Chega. Sr.^a Deputada, dispõe de 2 minutos e 40 segundos. Faça favor.

A Sr.^a **Manuela Tender** (CH): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo: Debateremos hoje o investimento na ferrovia e o Passe Ferroviário Nacional, e os responsáveis políticos deste País deviam corar de vergonha.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito bem!

A Sr.^a **Manuela Tender** (CH): — Vergonha, porque temos andado em contraciclo, desativando linhas fundamentais para a coesão territorial e o desenvolvimento do território, linhas que ofereceriam soluções de mobilidade alternativas e contribuiriam para a neutralidade carbónica.

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

A Sr.^a **Manuela Tender** (CH): — Vergonha, porque, enquanto muitos países reativavam linhas regionais para tráfego misto de passageiros e mercadorias e as enquadravam em circuitos turísticos, Portugal foi destruindo a rede ferroviária nacional, hoje quase limitada ao eixo litoral.

Aplausos do CH.

Vergonha, porque falamos hoje do Passe Ferroviário Nacional quando muitas regiões do País nem sequer veem passar um comboio.

Vergonha, porque muitos cidadãos vão pagar, com os seus impostos, o Passe Ferroviário Verde, mas não poderão usufruir dele porque moram em regiões sem ferrovia.

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Também pagam o seu salário e não vêm para aqui discursar, Sr.^a Deputada!

A Sr.^a **Manuela Tender** (CH): — Em boa hora o Chega contribuiu para a abolição das portagens nestes territórios sem alternativa à rodovia.

Aplausos do CH.

Protestos de Deputados do PS.

Esta iniquidade é vergonhosa, é lamentável, e PS e PSD não podem aligeirar a sua responsabilidade.

Sr. Ministro, Portugal tem de superar o atraso no investimento ferroviário e os portugueses precisam de respostas claras e inequívocas.

Protestos do Deputado do PSD Carlos Reis.

Como Deputada eleita por Vila Real, peço respostas concretas a estas questões: pondera o Governo dar continuidade ao Plano Ferroviário Nacional e manter a linha de alta velocidade de Trás-os-Montes, com ligação a Vila Real e Bragança?

Aplausos do CH.

A estação de Campanhã terá capacidade para receber as ligações de Trás-os-Montes? Esta ligação é fundamental para desencravar e alavancar este território, e é da mais elementar justiça. Pois se hoje de Bragança a Lisboa já não são 9 horas de distância, de autocarro ainda são 7 horas,...

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

A Sr.^a **Manuela Tender** (CH): — ... e a alternativa é o automóvel, porque até o voo regional estará ameaçado por dívidas à empresa.

Sr. Ministro, pode aqui garantir a continuidade da carreira aérea Bragança-Vila Real-Cascais-Portimão?

Em maio, a proposta de linha de alta velocidade de tráfego misto entre Porto e Zamora, passando por Trás-os-Montes...

Por ter excedido o tempo de intervenção, o microfone da oradora foi automaticamente desligado.

Aplausos do CH.

Vozes do PSD: — Piu!...

O Sr. **António Filipe** (PCP): — No PSD falava mais baixo!

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

O Sr. **Presidente:** — Está compreendido, Sr.^a Deputada.

Srs. Deputados, não tenho mais pedidos de intervenção... Portanto, como o telefone não toca, podemos passar à fase de encerramento do debate.

Para intervir, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Tavares, do Livre, que dispõe de 6 minutos. Faça favor.

O Sr. **Rui Tavares** (L): — Sr. Presidente, Caras e Caros Colegas: Este debate sobre o Passe Ferroviário Nacional — ou Passe Ferroviário Verde, como agora se vai chamar, ou passe ferroviário livre, como também se poderia chamar —...

Vozes do CH: — Oh!...

O Sr. **Rui Tavares** (L): — ... é acerca de uma medida que começou como uma medida de coesão, uma medida de descarbonização, mas, acima de tudo, sendo uma medida que tem o seu contexto no tempo, que começou como uma medida de combate à inflação. Porque, precisamente nos anos 2022 e 2023, quando a inflação estava muito alta e o Governo da altura se recusava a fazer subir salários por ter medo de gerar uma espiral inflacionária, o Livre contrapôs com baixas de custos, não só na ferrovia, mas noutras áreas também. Ou seja, começou como uma medida de combate ativo à inflação, mas que também tem importância depois do período de inflação alta por que vivemos e que agora, felizmente, diminuiu.

Como disse há pouco ao Sr. Ministro, é-nos bastante indiferente se esta medida é adotada ou não por outros Governos, outros partidos, de onde quer que eles venham. Na verdade, ficamos felizes com isso, porque a identidade genética desta medida não tem a ver apenas com a ferrovia em particular, ou apenas com o passe em particular, tem a ver com um outro tipo de debate ao qual o Livre pretende acrescentar qualquer coisa na política portuguesa.

E esse debate é precisamente sobre a pergunta central daquilo que nos traz aqui: para que serve a política? Porque a política não serve sempre para a mesma coisa, ou não serve sempre para a mesma coisa dependendo de quem a faz.

Durante demasiado tempo, a política em Portugal e na Europa serviu para cada partido de Governo dizer a outro partido de Governo «nós cortamos mais, nós somos mais austeros, nós somos mais rigorosos» e para competirem na base de quem é que conseguia cortar mais. Um grave erro, que pôs a política europeia num buraco de onde ainda é difícil sair.

Para outros, a política serve para beneficiar da frustração das pessoas, para dividir, para aquela zanga e rancor de que falava o Sr. Ministro há pouco, e com razão: alguns estão zangados, estão rancorosos, porque quando veem um Plenário durante uma tarde inteira discutir como é que se pode chegar mais longe, como é que se pode chegar mais juntos, como é que se pode chegar mais verde, eles percebem que às vezes há quem lhes roube o brinquedo da política, que é a frustração, a zanga, o ódio e a divisão. E ficam muito preocupados quando percebem que é possível mudar de assunto na política portuguesa, sair do ódio que eles pretendem monopolizar.

Aplausos do L.

Para alguns outros, depois de bem divididas as pessoas, a política serve para dizer: «Eu cá me desenrasco sozinho, tirem-me menos no salário ao fim do mês, deem-me cortes de impostos. Para que me preocupo eu com o comboio e com as pessoas que andam no comboio, quando eu e os meus amigos nem de graça andávamos no comboio? ...»

Risos de Deputados do L.

«... Deem-me um corte nos impostos. Eu compro um carro elétrico de último modelo e desenrasco-me sozinho.»

Protestos do CH.

Isso é uma parte da política, e, não nos enganemos, é uma parte da política muito popular de quem acha que um dia vai chegar a rico, de quem acha ou pensa que não precisa de fazer o que fazem todos os portugueses, todos os dias, as centenas de milhares e os milhões que utilizam o comboio todos os anos.

Protestos do CH.

Mas também é preciso, depois de rejeitar outras formas de fazer política, dizer como é que nós entendemos que a política deve ser feita e para que é que ela serve.

A política serve para avançar em conjunto, a política serve para melhorar a vida concreta das pessoas. E eu sei muito bem que as atitudes de alguns partidos perante as propostas do Livre são de dois géneros, e nós vemo-los aqui muitas vezes. Num género dizem: «São ideias malucas! Como é possível a semana de quatro dias?». Mas depois, quando não é assim, dizem: «Afinal, isto era simples, o Passe Ferroviário Nacional é bom, mas não muda o sistema».

Mas é que é precisamente na confluência entre ideias de futuro, algumas das quais só vão ser realidade daqui a muito tempo, e ideias concretas que se muda a vida das pessoas já hoje e que, aliás, se mudou já ontem, porque há gente a poupar muito dinheiro todos os meses com o passe ferroviário, que com todo o gosto introduzimos e com todo o gosto vimos outros partidos adotar. É na confluência entre essas medidas que se muda a vida das pessoas e que a política todos os dias vai sendo diferente.

Aplausos do L.

Isso é natural que não agrade a alguns, porque, com a política do ódio e da divisão, julgam ter uma teoria acerca de como captar a atenção das pessoas.

Protestos de Deputados do CH.

Nessa teoria da atenção, é verdade! Se falarmos todos os dias do ódio e do medo, claro que as pessoas têm a sua atenção captada e, às vezes, capturada, monopolizada.

É também teoria deles fazer a política do ódio e da divisão; não só uma teoria da atenção, mas uma teoria da mobilização. É possível mobilizar as pessoas dessa forma.

Mas o que não têm é uma teoria da mudança para melhor — porque essa, só com os objetos de desejo político que o Livre traz, e que outros partidos podem perfeitamente trazer também e partilhar, conseguimos fazer.

É com um passe multimodal, é com uma rede de transporte escolar elétrica e ecológica em todo o País, que também sirva as populações mais idosas ou de mobilidade reduzida; é com veredas urbanas em que as pessoas possam caminhar nas suas cidades de forma saudável; e é também com a semana de quatro dias, o que significa que poderão viajar mais pelo País e conhecer melhor este País que amamos e tratamos bem, porque uma política feita pelo bem é feita assim...

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

Aplausos do L.

O Sr. **Presidente**: — Para a intervenção de encerramento, vou dar a palavra ao Sr. Ministro das Infraestruturas e Habitação, que dispõe de 6 minutos.

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Saio daqui, de facto, com uma clarificação das posições dos vários partidos, ou as não posições dos vários partidos, em relação ao Passe Ferroviário Verde, ao Circula.pt, à gratuidade jovem. Ficou claro para todos que há partidos que nem são a favor nem são contra; estão só angustiados, estão zangados. Há partidos que são claramente contra e há partidos que são a favor desta transformação que é absolutamente necessária para transformar o tecido social do País.

Quando digo isto, digo dizendo: as infraestruturas têm de estar ao serviço da economia, mas têm de estar ao serviço das pessoas; as infraestruturas e a mobilidade têm de estar ao serviço daqueles que procuram habitação e aproximar as cidades, tornar as cidades mais eficazes, mais justas, mais próximas;...

O Sr. **Almiro Moreira** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — ... têm de estar ao serviço da economia para poder atrair conhecimento, para atrair investimento, para poder gerar riqueza, para haver uma redistribuição justa dessa riqueza; e, como disse no início, as infraestruturas são precisamente a rede vascular de que a economia e Portugal precisam.

Por isso, com este Governo, só podem contar com uma forma de olhar para o investimento público em infraestruturas: queremos compromisso, compromisso para gerações, queremos cumprir prazos, queremos cumprir orçamentos, queremos cumprir com o futuro dos portugueses. É isso que todos os dias tentamos concluir.

Quero dizer o seguinte: este Governo não abdicará desta transferência modal que é necessária. Temos cidades congestionadas, temos cidades poluídas, por isso temos de garantir essa transferência modal e temos de a acelerar.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Só a podemos acelerar atuando do lado do preço, atuando do lado da oferta, atuando do lado da infraestrutura. Estamos a atuar dos três lados.

Estamos a resolver a litigância deixada pelo Partido Socialista, estamos a resolver a litigância na aquisição de comboios deixada pelo Partido Socialista, estamos a resolver a litigância nas infraestruturas deixada pelo Partido Socialista.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Já quer votar o Orçamento!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Estamos a investir em nova oferta de apoio àqueles que mais precisam.

Quando cheguei a este Hemiciclo e ao início deste debate pensava que havia consenso, mas concluí que, afinal, parece que não há consenso. O Partido Socialista não sabe se está a favor ou contra o Passe Ferroviário Verde; o Partido Socialista não sabe se é a favor do alargamento do Passe Social +, uma medida de justiça e de coesão territorial, a todo o País; e ficámos sem saber se o Partido Socialista é a favor ou não da gratuidade para todos os jovens estudantes ou não estudantes.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — O PS disse que é favor!

O Sr. **Ministro das Infraestruturas e Habitação**: — Enfim, o consenso esfumou-se, com pena minha o digo, mas estaremos comprometidos para encontrar novamente o rumo para esse consenso, porque tenho a certeza de que decisões em infraestruturas, em mobilidade, são decisões para gerações e precisamos de um consenso mais alargado.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Presidente, muito obrigado pela oportunidade que deram ao Governo de apresentar as nossas medidas e defendê-las, porque acreditamos convictamente que este é o caminho certo.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Despeço-me dos Srs. Membros do Governo. Até uma próxima oportunidade.

O Sr. Secretário da Mesa tem uma leitura para fazer.

O Sr. **Secretário** (Jorge Paulo Oliveira): — Sr. Presidente, é para informar a Câmara que participaram nos nossos trabalhos, por videoconferência, os Srs. Deputados Carlos Silva Santiago e Gonçalo Valente, ambos do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata.

O Sr. **Pedro Pinto** (CH): — Do Bloco, também participaram por videoconferência os três que não estão ali!

O Sr. **Presidente**: — Amanhã o nosso debate começa às 9 horas da manhã.

O primeiro ponto é um debate de urgência, requerido pelo Chega, sobre «Os incêndios e falhas no seu combate».

Segue-se a discussão das seguintes iniciativas: Proposta de Lei n.º 22/XVI/1.^a (GOV) — Estabelece medidas de apoio às populações afetadas pelos incêndios ocorridos em setembro de 2024, Projetos de Lei n.ºs 295/XVI/1.^a (PAN) — Aprova um regime excecional de endividamento municipal aplicável às despesas destinadas a fazer face aos prejuízos causados pelos grandes incêndios ocorridos nas regiões centro e norte de Portugal continental no mês de setembro de 2024, 296/XVI/1.^a (CH) — Altera o Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro, que aprova o sistema de gestão integrada de fogos rurais no território continental no sentido de aditar medidas de proteção aos povoamentos florestais percorridos por incêndios, eº 300/XVI/1.^a (PCP) — Reforça medidas urgentes de apoio às populações afetadas pelos incêndios ocorridos em setembro de 2024, e Projetos de Resolução n.ºs 306/XVI/1.^a (PAN) — Recomenda ao Governo um plano de ação para a renaturalização, gestão florestal sustentável e prevenção de incêndios nas áreas aridas em Portugal, 307/XVI/1.^a (PAN) — Recomenda ao Governo a suspensão temporária da atividade cinegética em todas as áreas aridas e confinantes do território nacional para a recuperação da fauna e dos seus *habitats* naturais após os incêndios florestais e a implementação de programas de alimentação e abeberamento para a fauna selvagem afetada, 308/XVI/1.^a (PAN) — Recomenda ao Governo que aprove medidas de apoio aos municípios afetados pelos grandes incêndios ocorridos nas regiões centro e norte de Portugal continental no mês de setembro de 2024, 309/XVI/1.^a (PAN) — Recomenda ao Governo que tome as diligências necessárias junto da Comissão Europeia para assegurar a intervenção do Fundo de Solidariedade da União Europeia com vista ao financiamento das medidas de resposta aos prejuízos causados pelos grandes incêndios ocorridos nas regiões centro e norte de Portugal continental no mês de setembro de 2024, 336/XVI/1.^a (BE) — Intervenção urgente nas áreas aridas nos incêndios de setembro de 2024 para apoio às populações, estabilização dos solos e

reconversão florestal e 339/XVI/1.^a (L) — Recomenda o apoio às populações e o desenvolvimento e implementação de um plano integrado de restauro ecológico e prevenção de incêndios.

No terceiro ponto estarão em discussão as seguintes iniciativas: Proposta de Lei n.º 23/XVI/1.^a (GOV) — Aprova a criação da unidade nacional de estrangeiros e fronteiras na Polícia de Segurança Pública, altera o regime de retorno, e regula o novo sistema de entrada e saídas para o reforço do controlo das fronteiras externas, juntamente com os Projetos de Lei n.ºs 219/XVI/1.^a (IL) — Cria o visto humanitário, 220/XVI/1.^a (IL) — Regime de transição relativo à nova lei de imigração e 302/XVI/1.^a (CH) — Altera o regime de concessão de asilo e proteção subsidiária, com vista a reforçar o controlo das fronteiras externas e da permanência e trânsito de cidadãos estrangeiros em território nacional.

De seguida, o quarto ponto será a discussão da Proposta de Lei n.º 10/XVI/1.^a (GOV) — Autoriza o Governo a alterar o regime de IVA de caixa, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 71/2013, de 30 de maio, e do Projeto de Lei n.º 279/XVI/1.^a (PCP) — Alarga o universo de empresas em condições de aderir ao regime de IVA de caixa e protege as micro e pequenas empresas perante situações de «créditos incobráveis ou de cobrança duvidosa» (quarta alteração ao Decreto-Lei n.º 71/2013, de 30 de maio).

Finalmente, no quinto ponto, discutir-se-á a Petição n.º 216/XV/2.^a (Sindicato Nacional do Ensino Superior) — Pela valorização dos salários de investigadores e professores do ensino superior, juntamente com o Projeto de Lei n.º 284/XVI/1.^a (L) — Progressão salarial dos investigadores e dos docentes universitários mais rápida e justa e os Projetos de Resolução n.ºs 314/XVI/1.^a (CH) — Recomenda ao Governo que cesse com as discrepâncias existentes entre investigadores na FCT, 323/XVI/1.^a (PS) — Recomenda ao Governo que valorize a carreira da docência no ensino superior e a carreira de investigação científica, 326/XVI/1.^a (BE) — Valorizações remuneratórias dos docentes do ensino superior e 327/XVI/1.^a (PAN) — Pela valorização dos investigadores e dos docentes do ensino superior.

Haverá votações regimentais às 12 horas.

Está encerrada a nossa sessão.

Eram 17 horas e 39 minutos.

Presenças e faltas dos Deputados à reunião plenária.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.