

GRUPO PARLAMENTAR



## PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 406/XII

### PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL

#### Nota justificativa

É conhecida e sentida a prioridade que sucessivos Governos deram ao betão, à expansão da rede rodoviária e ao incentivo a formas de mobilidade (rodoviária) mais dependentes dos combustíveis fósseis e globalmente poluidoras. Foi uma opção que, por outro lado, em nada resultou no combate às assimetrias regionais do país.

Em contrapartida, a rede ferroviária nacional minguou por opções políticas claras, através de desinvestimentos significativos e de encerramentos de linhas ferroviárias em larga dimensão. Ou seja, o setor de transportes que mais nos poderia libertar da dependência externa, designadamente ao nível energético, de custos externos e que mais nos beneficiaria ao nível ambiental, e de compromissos internacionais de diminuição global de emissões de gases com efeito de estufa, foi aquele onde os governantes pouco ou nada apostaram (de resto o setor dos transportes é o mais tem evoluído para a contribuição de emissão de gases com efeitos de estufa!) Para além disso o ferroviário é um modo de transporte mais seguro, o que é fácil concluir pelos dados de acidentes e de perdas de vidas humanas que nas estradas portuguesas são absolutamente preocupantes.

Estas opções políticas erradas têm tido custos para o país, a curto, médio e longo prazo, porque comprometem a vida concreta das populações, designadamente quando lhes reduzem formas de mobilidade, mas também quando comprometem o desenvolvimento do país e uma maior qualidade de vida sustentada também no fator energético e noutros fatores de poluição.

Como bem tem observado uma das pessoas que em Portugal mais se tem dedicado à defesa, consequente e fundamentada, do transporte ferroviário - o Professor Manuel Tão -, esta opção errada que tem sido implementada em Portugal por sucessivos Governos está completamente em contraciclo com a média da União Europeia: enquanto a média portuguesa, em 2006, se situava nos 271m de linha ferroviária por mil habitantes, na União Europeia a média chegava aos 398m de linha. Por outro lado, a média portuguesa rondava os 31m de linha por quilómetro quadrado, enquanto na União Europeia a média chegava aos 47m de linha ferroviária por quilómetro quadrado.

Já no que respeita à rede de autoestradas, Portugal tornou-se campeão de betão ao nível europeu: uma média de 176m de autoestrada por mil habitantes, contra os 138m de média europeia; e uma média em Portugal de 20m de autoestrada por quilómetro quadrado, numa média de 16m ao nível da União Europeia.

Em Portugal, em 20 anos (de 1989 a 2009), a evolução do tráfego de passageiros diminuiu mais de 42% em Portugal, enquanto na generalidade dos países da União Europeia aumentou significativamente (na Alemanha mais de 83%, na Irlanda, Bélgica e no Luxemburgo mais de 55% e em Espanha mais de 156%).

Esta opção profundamente desastrosa, feita em Portugal, de desinvestimento literal na componente ferroviária de transporte e de uma aposta monstruosa na rede de autoestradas, está também plasmada no planeamento feito que levou a que, desde há muito, exista neste país um plano rodoviário nacional e seja completamente inexistente um plano ferroviário nacional!

O paradigma de mobilidade em Portugal está falhado! Falhou nos critérios de racionalidade económica, falhou nos critérios de exigências ambientais e falha nas necessidades de resposta de mobilidade às populações! É por isso que os Verdes afirmam perentoriamente que Portugal precisa de um novo paradigma de transporte, à escala de mobilidade interna, do fomento da coesão territorial, mas também na sua ligação ao exterior e, portanto, à escala europeia. Para além disso, um novo paradigma de transporte que responda às necessidades ambientais globais e que gere, portanto, mais eficiência também desse ponto de vista.

O PEV considera que a abertura para esse novo paradigma de mobilidade tem que se sustentar, necessariamente, na aposta no transporte ferroviário, e deve assentar na existência fulcral de um plano ferroviário nacional que seja uma diretriz de orientação política e de realização de investimentos tendentes a permitir o desenvolvimento sustentável, dos mais diversos pontos de vista.

Assim, o Grupo Parlamentar Os Verdes apresenta, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, o seguinte Projeto de Resolução:

A Assembleia da República, reunida em sessão plenária, delibera recomendar ao Governo:

A apresentação à Assembleia da República, no prazo de um ano, de um plano ferroviário nacional que se traduza em princípios de sustentabilidade, e que designadamente:

- a) Assente num modelo em rede, que traduza linhas, ramais e trajetos interligados;
- b) Defina as linhas ferroviárias vocacionadas para a integração nacional;
- c) Defina as linhas ferroviárias vocacionadas para a integração regional;
- d) Defina as linhas ferroviárias vocacionadas para a integração transfronteiriça e ibérica;
- e) Defina as linhas vocacionadas para a integração transeuropeia;
- f) Defina as linhas ferroviárias vocacionadas para garantir vocação coletora e distribuidora, à escala regional, nacional e transeuropeia;
- g) Defina as linhas ferroviárias vocacionadas para garantir “hinterland” portuário atlântico e aeroportuário;
- h) Defina linhas ferroviárias de vocação metropolitana e de vocação urbana;
- i) Defina linhas ferroviárias e troços com elevado potencial de desenvolvimento turístico das regiões;
- j) Gere aumento da conectividade da rede ferroviária, designadamente à escala local;
- k) Promova a ligação a todas as capitais de distrito;
- l) Promova a ligação das áreas metropolitana e os sistemas urbanos;
- m) Promova subsistemas de ligação regional urbana;
- n) Estabeleça um plano de investimentos plurianual que assuma a urgência do reforço da rede ferroviária nacional.

Assembleia da República, Palácio de S. Bento, 29 de Junho de 2012

Os Deputados

Heloísa Apolónia

José Luís Ferreira

