



# DIÁRIO

## da Assembleia da República

XIII LEGISLATURA

4.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2018-2019)

### REUNIÃO PLENÁRIA DE 3 DE MAIO DE 2019

**Presidente:** Ex.<sup>mo</sup> Sr. Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues

**Secretários:** Ex.<sup>mos</sup> Srs. Emília de Fátima Moreira Santos  
Sandra Maria Pereira Pontedeira  
António Carlos Bivar Branco de Penha Monteiro  
Ana Sofia Ferreira Araújo

## SUMÁRIO

O Presidente declarou aberta a sessão às 10 horas e 3 minutos.

Deu-se conta da entrada na Mesa da Proposta de Lei n.º 198/XIII/4.ª.

Procedeu-se ao debate, na generalidade, do Projeto de Lei n.º 1204/XIII/4.ª (BE) — Aprova as normas orientadoras do Plano Ferroviário Nacional e um programa de investimentos para a sua execução, que foi, depois, rejeitado. Durante o debate, usaram da palavra, a diverso título, os Deputados Heitor de Sousa (BE) (a), Emídio Guerreiro (PSD), Bruno Dias (PCP), Helder Amaral (CDS-PP), Carlos Pereira (PS), Maria Manuel Rola (BE), Fernando Virgílio Macedo (PSD), João Dias (PCP), José Luís Ferreira (Os Verdes), Carlos Silva (PSD), Fernando Manuel Barbosa (BE), Pedro Coimbra, Hugo Costa e Pedro Murcela (PS), Jorge Falcato

Simões (BE), Helga Correia e Fátima Ramos (PSD), Hortense Martins (PS) e Pedro Filipe Soares (BE).

Foi lido e aprovado o Voto n.º 820/XIII/4.ª (apresentado pelo PSD e subscrito por Deputados do PS) — De pesar pelo falecimento do Comendador Ângelo Azevedo, após o que a Câmara guardou 1 minuto de silêncio.

Foram aprovados os seguintes votos:

N.º 821/XIII/4.ª (apresentado pelo PS e subscrito por um Deputado do PSD) — De louvor à equipa de futsal do Sporting Clube de Portugal pela conquista da Liga dos Campeões de Futsal;

N.º 822/XIII/4.ª (apresentado pelo PS e subscrito por Deputados do PSD) — De louvor à equipa de futebol do Futebol Clube do Porto pela conquista da UEFA Youth League 2019;

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>as</sup> Deputadas e Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Funcionários, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Jornalistas, está aberta a sessão.

*Eram 10 horas e 3 minutos.*

Os Srs. Agentes da autoridade podem abrir as galerias, por favor.

Antes de darmos início à ordem do dia, a Sr.<sup>a</sup> Secretária Emília Santos irá proceder à leitura do expediente. Tem a palavra, Sr.<sup>a</sup> Secretária.

A Sr.<sup>a</sup> **Secretária** (Emília Santos): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, deu entrada na Mesa, e foi admitida, a Proposta de Lei n.º 198/XIII/4.<sup>a</sup> (GOV) — Autoriza o Governo a estabelecer os requisitos de acesso à profissão da atividade profissional dos marítimos, a definir os critérios de equiparação com outros profissionais do setor do mar e a definir as regras quanto à nacionalidade dos tripulantes a bordo dos navios ou embarcações sujeitos ao regime da atividade profissional dos marítimos, que baixa à 7.<sup>a</sup> Comissão, em conexão com a 6.<sup>a</sup> Comissão. É tudo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, então, dar início aos nossos trabalhos, com o debate, na generalidade, do Projeto de Lei n.º 1204/XIII/4.<sup>a</sup> (BE) — **Aprova as normas orientadoras do Plano Ferroviário Nacional e um programa de investimentos para a sua execução.**

Para abrir o debate, tem a palavra, para uma intervenção, o Sr. Deputado Heitor de Sousa.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: A proposta legislativa que o Bloco de Esquerda traz hoje a esta Assembleia visa cumprir a recomendação ao Governo, aprovada em 27 de novembro de 2015, no sentido da «apresentação à Assembleia da República de um plano ferroviário nacional».

Depois de esperarmos mais de três anos, de balde, depois de várias audições neste Parlamento com diversas entidades, públicas e privadas, onde se defendeu a necessidade de um plano ferroviário nacional, este Grupo Parlamentar decidiu não deixar morrer a deliberação da Assembleia da República e apresentar a proposta, agora em discussão.

Refira-se que esta proposta é também inspirada pelas ideias e sugestões que recolhemos, de norte a sul do País, incluindo municípios, associações de defesa do transporte ferroviário ou mesmo contribuições individuais.

Partimos do levantamento da situação da rede ferroviária nacional, o qual permitiu construir dois diagramas e colocar lado a lado a atual rede ferroviária face à que existia em 1985 [Imagem 1].

Comparando os dois mapas, percebe-se que a rede ferroviária perdeu conectividade e desapareceu em diversas zonas do território, especialmente em grande parte do interior norte, centro e sul.

Durante cerca de 30 anos, a rede ferroviária encolheu mais de 30%, em extensão, e, sobretudo, mais de metade dos serviços desapareceram. Em contrapartida, a extensão da rede rodoviária principal — IP (itinerários principais) e IC (itinerários complementares) — foi multiplicada nove vezes [Imagem 2].

Estas escolhas tiveram consequências diretas na quota modal do transporte dos passageiros e das mercadorias em Portugal. O automóvel particular é largamente predominante no transporte de passageiros, face aos restantes modos de transporte terrestres — 85% do total dos passageiros/km —, enquanto que, em mercadorias, o modo rodoviário é ainda mais omnipresente: 90% do total das mercadorias transportadas.

Este é o resultado das opções estratégicas erradas de sucessivos Governos PS, PSD e CDS, a partir de meados dos anos 80 do século passado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Muito bem!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Desde aí, a prioridade absoluta nas políticas de mobilidade foi a promoção do transporte individual face ao transporte coletivo e do transporte rodoviário face ao ferroviário.

Em 1985, foi aprovado um Plano Rodoviário Nacional que, ao longo de mais de três décadas, consumiu a grande fatia do investimento público, tendo como efeito colateral a supressão ou a desqualificação da ferrovia.

O comportamento do investimento público nos últimos 18 anos, segundo dados do INE (Instituto Nacional de Estatística), reflete essa enorme disparidade entre a rodovia e a ferrovia [Imagem 3].

De um total de cerca de 26 mil milhões de euros de investimentos em infraestruturas, nestes 18 anos, 76%, cerca de 20 000 milhões, foram para a rodovia e 24%, cerca de 6000 milhões, para a ferrovia, tendo o investimento ferroviário caído a pique a partir de 2011.

O Ferrovias 2020, apresentado pelo Governo e o Conselho de Administração da IP (Infraestruturas de Portugal), em fevereiro de 2016, resultou num exercício de planeamento completamente falhado, não tendo cumprido nenhum cronograma de execução.

Em 2019, os atrasos acumulados ultrapassam, em alguns casos, os três anos. Assim, a rede que resultará do Ferrovias 2020 não mudará substancialmente em relação à que conhecemos hoje. As características da infraestrutura permanecem em via única, em bitola ibérica, mesmo no novo troço de 100 km de linha entre Évora e Caia.

O restante investimento será direcionado para a eletrificação de várias linhas — Linhas do Minho, do Douro, da Beira Baixa, do Oeste e do Algarve —, num total de 484 km; para completar, também, a modernização da Linha do Norte; para a infraestruturação dos Corredores Internacionais Norte e Sul; e para as ligações dos principais portos a alguns destinos ibéricos para comboios de mercadorias com 750 m de extensão.

Como o atual Ministro das Infraestruturas e da Habitação reconheceu esta semana, aqui, no Parlamento, todo o Ferrovias 2020 está com bastantes atrasos e parte dele terá de ser feito no PNI 2030 (Programa Nacional de Investimentos 2030).

Será, assim, quase impossível cumprir o objetivo estratégico de reequilibrar as quotas modais de transporte para que, em 2030, 30% das viagens, de mercadorias ou de passageiros, sejam feitas em ferrovia, a menos que se dê um novo impulso ao investimento ferroviário.

Chegou a hora de fazer uma escolha estratégica fundamental: apostar no «transporte mais amigo do planeta — o transporte ferroviário», o que significa decidir sobre uma proposta modernizadora de toda a rede ferroviária e realizar os investimentos necessários para que o transporte ferroviário substitua, efetivamente, o transporte rodoviário e acompanhem o Roteiro para a Neutralidade Carbónica em 2050 [Imagem 4].

#### *Aplausos do BE.*

Para esse efeito, a futura rede ferroviária deve integrar, na próxima década, uma sub-rede, correspondendo às linhas que formam o Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), a saber: o Corredor Internacional Norte (Porto-Aveiro-Viseu-Mangualde-Vilar Formoso-Salamanca), o Corredor Internacional Sul (Sines-Lisboa-Setúbal-Poceirão-Évora-Badajoz) e o Corredor Litoral Norte-Sul, ligando os dois corredores, incluindo uma terceira travessia ferroviária do Tejo.

O Corredor Atlântico, constituindo um dos nove corredores europeus prioritários multimodais, foi desenhado para assegurar total interoperabilidade no tráfego ferroviário, exigindo, para esse efeito, características técnicas comuns a nível da infraestrutura, bem como dos serviços oferecidos.

A nível da infraestrutura, essas características são: via dupla, perfil construtivo ajustado a serviços com elevadas prestações ou alta velocidade, bitola internacional (UIC), catenária de 25 kV, sistema de comando e controlo de tráfego e sinalização comum (EMRTS) e comboios de mercadorias com 750 m de comprimento.

Só a presente proposta de plano ferroviário 2040 garante estes objetivos, pois está desenhada para responder aos compromissos internacionais, relativos à repartição modal rodovia/ferrovia e ao *timing* da sua concretização, em 2030.

#### *Protestos do PSD.*

O conceito de rede ferroviária que preside a esta proposta baseia-se na seguinte hierarquia de rede: uma rede principal, composta por duas redes, funcionando em paralelo com duas bitolas (bitola internacional e bitola ibérica), integrando as sub-redes.

#### *Protestos do PSD.*

Uma sub-rede será formada pelo Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes (RTET-T) — as tais três linhas em via dupla, bitola UIC e perfil de prestações elevadas para o tráfego misto — e uma rede

ferroviária nacional, em bitola ibérica, constituída pelas ligações que cobrem os principais centros urbanos (norte/sul e litoral/interior) e portos, aeroportos, ligações fronteiriças ou centros de logística.

Haverá ainda uma rede complementar, capacitada para o serviço intercidades, formada pelas ligações entre a rede principal e os centros urbanos de influência regional ou inter-regional, e desenhada para reequilibrar a cobertura territorial da rede no País, tanto no norte, quanto no sul. Nesse sentido, defende-se um novo corredor ferroviário do interior, ligando todo o interior do País entre Guarda e Faro.

Haverá também uma rede secundária, direcionada para os serviços ferroviários de natureza regional ou inter-regional, recuperando as ligações ferroviárias nos territórios que as perderam ou desenhando novas ligações.

Por último, um subconjunto de redes urbanas, suburbanas e sub-regionais, vocacionado para o serviço de passageiros em grandes áreas urbanas e metropolitanas, seja com comboios nos eixos de maior procura, seja com ferrovia ligeira de superfície, em sítio próprio, em conurbações urbanas de média dimensão, completa as categorias fundamentais da futura rede ferroviária nacional.

As metas que o plano ferroviário se propõe atingir são as seguintes: toda a rede deve estar eletrificada e ser gerida com base em sistemas eletrónicos automatizados, ligando todas as capitais regionais ou distritais; devem existir ligações entre os vários sistemas logísticos em modo ferroviário — portos, aeroportos, plataformas logísticas e fronteiras; deve ser garantida plena acessibilidade aos cidadãos com deficiência ou mobilidade condicionada; em 2040, a quota modal ferroviária deverá ser de 40% para passageiros ou mercadorias.

Construímos uma estimativa do custo total dos investimentos do plano ferroviário 2040, equivalendo a 8,2 mil milhões de euros, a ser repartido ao longo de 20 anos de execução [Imagem 5 e Imagem 6].

Considerando o investimento que existiu no tempo da ex-REFER (Rede Ferroviária Nacional), tal não representa uma alteração substantiva, pois trata-se de um valor próximo da média de investimento da primeira década do século XXI.

Esse valor está em linha com o investimento ferroviário previsto no PNI 2030, algo que será passível de realização através de um financiamento comunitário com 65% de comparticipação.

A proposta que aqui trazemos abre caminho à configuração de um plano ferroviário nacional, cuja lista, em anexo, contém os projetos que são dele parte integrante.

Para promover a sua execução prevemos a criação de uma IP — Ferroviária, com competências exclusivas para a avaliação, projeto, execução e fiscalização do plano, incluindo-se também normas de orientação do seu modelo de financiamento.

Identificam-se as entidades que devem suportar a modernização e requalificação do material circulante ferroviário, centrado na EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A.) e, em particular, nas instalações do Entroncamento, bem como na CP (Comboios de Portugal), a partir da requalificação das oficinas de Campolide, Barreiro e Guifões.

O desafio é o de recuperar a capacidade construtiva e de montagem de material circulante no País, apostando num processo de reindustrialização no capítulo dos transportes ferroviários, em ordem a criar emprego no quadro de um processo de reindustrialização com elevado potencial para a criação de valor e a afirmação da tecnologia nacional no mercado internacional do transporte ferroviário.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Esta é uma proposta essencial para o futuro do País, um objetivo estratégico e uma mudança necessária para responder à urgência climática.

*Aplausos do BE.*

*Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente José de Matos Correia.*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Heitor de Sousa, inscreveram-se três Deputados para formularem pedidos de esclarecimento. Como pretende responder?

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Responderei conjuntamente, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Muito bem, Sr. Deputado.

Recordo que o tempo disponível para pedidos de esclarecimento é, habitualmente, de 2 minutos, mas neste género de debates pode ir até ao dobro. Agradecia que respeitassem esta regra.

Tem, então, a palavra, para pedir esclarecimentos, o Sr. Deputado Emídio Guerreiro, do PSD.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Deputado Heitor de Sousa, o Bloco de Esquerda hoje traz-nos um debate sobre a ferrovia, que é um debate importante, mas, sejamos claros, este debate revela bem a má consciência do Bloco de Esquerda e o seu oportunismo político.

*Risos do BE.*

Aprovaram, alegre e convictamente, quatro Orçamentos do Estado. Orçamentos esses que levaram o investimento público aos níveis mais baixos das últimas décadas.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Foram o suporte parlamentar dos anúncios de Pedro Marques e dos cativos de Centeno. E agora, em vésperas de eleições europeias, vêm com um plano para a ferrovia?!

Sr. Deputado, se os vossos orçamentos tivessem mantido o nível de investimento público de 2015, teríamos tido mais 2000 milhões de euros de investimento público do que aquele que foi executado nestes anos.

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

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Foram os senhores que não o quiseram. São os senhores os verdadeiros inimigos do investimento público.

É que o investimento público, Sr. Deputado, não se mede pelas promessas ou pelos anúncios, mas, sim, pela obra executada. E, neste particular, o Bloco de Esquerda, o PCP, o Partido Ecologista «Os Verdes» e o PS foram os melhores aliados de que Pedro Marques precisava, e teve. A culpa é vossa!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Bem lembrado!

O Sr. **Fernando Negrão** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Ano após ano, votaram e aplaudiram os Orçamentos de Costa, Centeno e Marques.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Este debate é o lançamento da campanha eleitoral do Bloco de Esquerda.

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Hoje é um dos dias em que o Bloco está em modo de oposição; amanhã voltará a ser a muleta de Costa.

**Vozes do PSD:** — Pois é!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Tem sido sempre assim!

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Deputado, este é o momento da campanha europeia. Ainda é cedo para a campanha das eleições legislativas. E, sobretudo, não usem o Parlamento como peça de campanha.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Vir, nesta altura, que é de balanço da Legislatura, propor um plano ferroviário não é sério.

A Sr.<sup>a</sup> **Fátima Ramos** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Por um lado, dizem na comissão parlamentar que o Programa Nacional de Investimentos 2030 não é para aprovar nesta Legislatura; por outro lado, querem condicionar o próximo Governo ao vosso modelo para a ferrovia e, ainda por cima, um modelo que vai beber tanto, mas tanto, ao legado de José Sócrates.

Sr. Deputado, veja bem, nas disposições finais do vosso projeto de lei dizem que o Governo deve apresentar, aqui, nesta Câmara, no prazo de seis meses, o plano que concretiza a ferrovia nacional. Seis meses, Sr. Deputado?! Só pode ser brincadeira! O País vai escolher um novo Governo dentro de cinco meses!

Afinal, pergunto, o que pretende o Bloco de Esquerda? Anunciar o seu plano ferroviário? Fazer de conta que não foi a muleta de Pedro Marques durante quatro anos ou, apenas e só, lavar a sua consciência perante o eleitorado?

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para formular o seu pedido de esclarecimentos, pelo Grupo Parlamentar do PCP, tem agora a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Heitor de Sousa, o PCP deseja valorizar a importância desta discussão sobre o plano ferroviário nacional e sobre as opções estratégicas para o futuro da rede ferroviária no nosso País, mas a verdade é que se estamos a fazer esta discussão nestes termos não é propriamente pelas melhores razões. Só estamos a discutir um projeto de lei do Bloco de Esquerda sobre esta matéria, porque o Governo não cumpriu o que a Assembleia da República aprovou nesta Legislatura, em 2015.

Portanto, estamos perante uma discussão que, em boa verdade, não deveríamos estar a fazer,...

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Pois não!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... se o Governo tivesse realizado aquilo que mesmo o Partido Socialista votou favoravelmente, quando foi aqui votada a proposta do Partido Ecologista «Os Verdes» e do Bloco de Esquerda.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — É só má consciência!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ora bem, ao longo do tempo fomos levantando esse problema e o facto é que a circunstância de estarmos agora a fazer esta discussão — sem estar em causa a legitimidade do processo legislativo — também vem colocar um vício de forma no procedimento, no âmbito de um processo que, em bom rigor, começa e acaba na Assembleia da República. Perguntamos qual é o papel do Conselho Superior de Obras Públicas, qual é o papel das entidades definidas nos termos da lei, como a própria CP ou como a atual IP, infelizmente, com aquela aberração da fusão que o Governo anterior fez. Portanto, estamos perante uma situação, em desvantagem, que resulta da inação do próprio Governo.

Por outro lado, quanto ao detalhe técnico desta discussão, não deixamos de recordar que, ainda no ano passado, quando o PCP apresentou um projeto, e foi aprovado, por decisão da Assembleia, no sentido de o Governo elaborar o plano nacional de material circulante ferroviário, o Sr. Deputado Heitor de Sousa, nessa altura, criticou o PCP por apresentar uma proposta que, não indo ao detalhe dos comboios de que o País precisa, em termos da proposta apresentada e aprovada, colocava no Governo essa responsabilidade, que, aliás, é onde deve estar.

Mas, nessa altura, o Sr. Deputado criticava-nos por levantarmos o problema dos comboios e porque não tinham de ser os Deputados a discutir os comboios que fazem falta ao País. E nós admitimos isso, tanto mais

que a proposta que fizemos não foi nesses termos. Ora, este projeto de lei, como o Sr. Deputado mencionou ainda agora na sua intervenção, coloca os Deputados a discutir, para o horizonte de 2040, as opções técnicas, desde a voltagem das catenárias até ao sistema de sinalização ferroviário. Portanto, há aqui um grau de risco num debate de natureza técnica que, neste momento, no plano político deve ser realizado, passando depois para a vertente estratégica.

E, na parte da discussão política e na vertente estratégica, há duas questões que não podemos deixar de colocar. Uma é sobre o financiamento — artigo 11.º do vosso projeto de lei — e gostava de lhe perguntar se a perspetiva que este Governo PS tem vindo a defender, de que o financiamento para a ferrovia deve ser, essencialmente, proveniente das receitas próprias da ferrovia e do fundo de carbono, passou agora a ser também a perspetiva do Bloco de Esquerda. É que nós não concordamos com essa leitura. O financiamento para o investimento público e para o desenvolvimento da ferrovia deve ser feito mediante a contratualização do serviço, também em relação à infraestrutura, de uma forma estável, previsível, transparente e não através de um fundo de carbono, como sendo, praticamente, a única fonte de transferência orçamental. Esta é uma questão que não podemos deixar de colocar, e é o que está no artigo 11.º, como podemos constatar.

Por outro lado, a questão do detalhe das linhas e dos investimentos. Se os senhores sabem, como nós sabemos, que o contrato de concessão da Lusoponte termina em 2030, por que razão é que os senhores estabelecem que, até 2040, a ponte sobre o Tejo seja só ferroviária? É que, neste momento, até mesmo no plano do próprio sistema ferroviário, os técnicos e os especialistas consideram que, em termos de racionalidade do investimento, abandonar, deitar borda fora o trabalho de planeamento, a discussão técnica que foi feita durante muitos anos e que estabeleceu uma terceira travessia do Tejo rodoferroviária como solução adequada, abandonar essa discussão e esse consenso técnico é uma coisa que levanta as maiores dúvidas.

É por isso, naturalmente, Sr. Deputado, que não podemos deixar de colocar estas questões.

*Aplausos do PCP e de Os Verdes.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Muito obrigado, Sr. Deputado Bruno Dias, apesar de ter ultrapassado os quatro minutos.

*Risos.*

Para o último pedido de esclarecimentos ao Sr. Deputado Heitor de Sousa, tem agora a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Heitor de Sousa, há uma enorme vantagem no debate que nos traz hoje: tornar evidente para o País qual é a solidez e a utilidade do Governo da geringonça. E fica evidente que estamos num momento em que é cada um por si e «eu não tive nada a ver com o que se passou no verão passado».

Depois de quatro Orçamentos do Estado e de 1253 dias, depois do fracasso do Ferrovia 2020, que mais não fez do que RIV (renovação integral de vias), porque não há uma única obra nova, depois de 18 000 reclamações, só em 2017, nos transportes públicos, depois de 12 000 comboios suprimidos em 2018, depois de 37% de material circulante inativo, com o colapso da EMEF, isto significa que os senhores são responsáveis pela maior destruição de serviços de transportes públicos a que o País alguma vez assistiu.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Muito bem!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E, perante isto, o que é que faz o Bloco de Esquerda? Bom, poderia dizer «enganámo-nos», aliás, como diz o, agora, Sr. Ministro da tutela, Pedro Nuno Santos, «fomos demasiado ambiciosos, não preparámos o terreno e temos de reconhecer que a obra está atrasada». Não, o Bloco de Esquerda pega no Ferrovia 2020 e transforma-o numa história de iludir. Mas tenho de reconhecer alguma evolução do Sr. Deputado Heitor de Sousa. É que o Sr. Deputado, em 2010, escreveu um artigo que dizia «*Com TGV e bolos se enganam os tolos*» e, em 2011, quando o Partido Socialista viu a luz e teve um assomo de

responsabilidade — anulou a terceira travessia do Tejo, anulou seis ou sete subconcessões e reviu algumas linhas ferroviárias —, e o CDS disse «bom, já que as circunstâncias financeiras do País estão degradadas, já que é preciso rever, nós sugerimos a suspensão do TGV», quem é que salvou o Eng.º José Sócrates e o Governo do Partido Socialista, para que houvesse mais TGV e mais PPP? Nada mais, nada menos do que o Bloco de Esquerda! Portanto, o Bloco de Esquerda deixou de ser enganado pelos «bolos» e pelos TGV e passou a apoiar o Partido Socialista, criando um conjunto de PPP. É só rever a história.

Em 2019, o Sr. Deputado Heitor de Sousa, com problemas na via e nos freios, avança e propõe um plano nacional ferroviário. Tudo à grande!

*Risos do Deputado do BE José Manuel Pureza.*

Isto diz muito da responsabilidade! Uma rede principal, uma rede complementar, secundária, em bi-bitola, em linha dupla. Enfim!... E depois não explica como se paga, sendo certo que é curioso que este modelo, este plano, só é possível num governo onde o Bloco de Esquerda não esteja, onde o Bloco de Esquerda não participe.

*Risos do Deputado do PSD Paulo Rios de Oliveira.*

O Sr. Deputado diz assim: «Bom, isto é parecido com o Plano Nacional Rodoviário». Verdade! Foi aprovado por unanimidade, foi um plano discutido, consensual e a 30 anos. Sabe o que é que originou o Plano Nacional Rodoviário? Originou o descalabro das PPP que os senhores tanto abominam.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Ora bem!...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — São 1100 mil milhões de euros do Orçamento do Estado para este ano, só para pagar PPP!

Ou o Sr. Deputado garante aqui que este plano nacional ferroviário não vai precisar de colaboração, de parcerias com os privados, em PPP?!

O Bloco de Esquerda, que faz uma guerra ideológica aos privados, que faz uma guerra ideológica contra as PPP na saúde, vem agora propor um plano, cujas contas que apresenta são tão certas ou tão erradas que basta olhar para o que já está no Ferrovias 2020, no Aveiro-Salamanca, para perceber que, quanto às contas que estão no plano, «a bota não bate com a perdigota»!

Mas depois há uma subtileza ideológica do Bloco de Esquerda. E qual é essa subtileza ideológica? «Nós queremos tudo à grande, comboios bonitos, os melhores da Europa». É preciso uma terceira travessia no Tejo. «Sim, mas aí já não queremos uma terceira travessia rodoferroviária, só ferroviária». Então, como é que, no principal investimento na maior área metropolitana do País, onde a mobilidade é necessária, a existir, por exemplo, o aeroporto do Montijo, os senhores dizem «não, aí só queremos uma ponte ferroviária»?! O senhor depois explica porquê: porque está no contrato que uma nova ponte rodoferroviária sobre o Tejo terá de ser entregue a quem?! Ah! O Bloco de Esquerda aqui foi honesto: «Nós não gostamos dos privados, nós não gostamos da Mota Engil e, portanto, queremos uma pontezinha, pequenina, que é um ataque...

*Protestos do Deputado do BE Jorge Costa.*

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Amigos da Lusoponte!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Ó Sr. Deputado, fazer só uma ponte ferroviária, no seu plano todo, é a mesma coisa que tentar comer sopa sem colher! O senhor não percebeu que, de facto, o constrangimento ideológico leva-o a dizer mal e a pôr em causa o seu próprio plano.

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Queira terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Vou terminar, Sr. Presidente.

As respostas que o Sr. Deputado terá de dar dizem muito da seriedade com que apresenta esse plano, e vou até poupá-lo a mais citações do que o senhor dizia sobre como deve ser discutido e aprovado um plano desta dimensão, não a seis meses das eleições, não, como disse o Sr. Deputado Bruno Dias, esquecendo o Conselho Superior de Obras Públicas.

Mas, enfim, o Bloco de Esquerda hoje é o Bloco de Esquerda, é só faz de conta!

*Aplausos do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para responder aos pedidos de esclarecimento, tem a palavra o Sr. Deputado Heitor de Sousa, que dispõe de 6 minutos para o efeito.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Sr. Presidente, agradeço, em primeiro lugar, as perguntas muito pertinentes e bem reveladoras, dos Srs. Deputados do PSD e do CDS, relativamente ao seu passado e à sua responsabilidade em matéria de transporte ferroviário e agradeço também, claro, as perguntas formuladas pelo Deputado Bruno Dias,...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Ah!...

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — ... que merecem uma resposta à parte.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — É um namoro?!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Efetivamente, quer o Sr. Deputado Emídio Guerreiro, quer o Sr. Deputado Hélder Amaral não dizem uma única palavra sobre a proposta que está em cima da mesa.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Digo, digo! Fale lá do artigo 13.º! Seis meses?!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Fazem muitos floreados à volta da proposta, mas, na realidade, em relação ao que está efetivamente proposto — ao contrário, por exemplo, das perguntas feitas pelo Deputado Bruno Dias, que foram bastante concretas em relação à proposta que está em cima da mesa —, quer o Sr. Deputado Emídio Guerreiro, quer o Sr. Deputado Hélder Amaral fazem uma espécie de exercício de estilo à volta do elefante no meio da sala, sem sequer se referirem a essa mesma proposta.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Explique lá o artigo 13.º!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Os Srs. Deputados têm, de facto, um grande peso na consciência. O único exercício de planeamento que existiu durante o vosso Governo, o PETI 3+ (Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas), tinha, em relação ao transporte ferroviário, uma série de capítulos que não tinham uma única linha nem uma única ideia.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Quatro anos! Menos 2000 milhões de euros de investimento! A culpa é vossa!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Todo ele estava virado para o transporte ferroviário de mercadorias, todo ele estava virado para a privatização do transporte ferroviário de mercadorias e tudo o que era transporte ferroviário de passageiros era para ser entregue a privados. Portanto, houve um desinvestimento deliberado quer na rede ferroviária, quer no material circulante ferroviário, por parte do Governo PSD/CDS, que conduziu depois ao colapso do material circulante a que assistimos nos últimos anos.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — O senhor, no Governo, rejeitou a proposta para comprar!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Sr. Deputado Emídio Guerreiro, comprar uma carruagem, um comboio ou um metro de superfície é uma coisa que não se faz num *stand*. Não existem *stands* onde se vá comprar comboios, que, após dar uma determinada entrada, fiquem ao serviço um mês depois. É preciso um planeamento estratégico, a prazo, para que o material circulante corresponda, efetivamente, a um conjunto de investimentos na rede, de forma a que quando a rede estiver pronta haja lá comboios para pôr em cima, a circular.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Seja sério! Em três anos, rejeitaram sempre a proposta da CP!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Por isso, Sr. Deputado Emídio Guerreiro, para terminar, não creio que possamos ser acusados de tentar «pôr o carro à frente dos bois», porque esta proposta é para ser discutida o mais amplamente possível, mais do que já foi. E se, porventura, esta Casa aprovasse esta proposta, na generalidade, ela teria necessariamente um caminho a percorrer, nomeadamente de consulta ao Conselho Superior de Obras Públicas, de consulta a todas as entidades que intervêm, direta ou indiretamente, nesta matéria. Esse caminho estaria aberto a partir do momento em que este documento de natureza estratégica fosse, eventualmente, aprovado nesta Assembleia.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Seja sério! Era um projeto para ser apresentado depois de 6 de outubro!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Da mesma maneira, Sr. Deputado Hélder Amaral, aquilo que o Sr. Deputado diz, em relação à falta de coerência na defesa do transporte ferroviário, está completamente errado ou, então, o Sr. Deputado Hélder Amaral teve uma «branca», na sua memória, porque, pura e simplesmente, ignorou que nós, Bloco de Esquerda, defendemos, desde o princípio desta Legislatura, que este Governo do Partido Socialista deveria rever o PETI 3+...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Aprovaram quatro Orçamentos do Estado!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — ... e incluir a vertente do transporte de passageiros, a vertente da modernização do material circulante e a vertente da reabilitação de uma série de linhas e de acessibilidades ferroviárias que deixaram de existir no País.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Terceira travessia?! Diga lá!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Por isso, Sr. Deputado Hélder Amaral, os amigos do petróleo podem estar perfeitamente descansados com a sua intervenção, com o argumento de que queremos tudo à grande e de que somos demasiado amigos da ferrovia, porque aquilo que os senhores dizem sobre acordos e políticas contra as alterações climáticas, sobre favorecer o transporte ferroviário, não passa, com certeza, de uma mera quimera e os senhores estão efetivamente preocupados com o privado e com o modelo energético apoiado na exploração de recursos petrolíferos, que agride, todos os dias, o nosso planeta.

Por último, Sr. Deputado Bruno Dias, as suas questões são bastante pertinentes. Dir-lhe-ia apenas que um plano ferroviário, tal como um plano rodoviário nacional, tem também de incluir algum desenho das características técnicas da rede ferroviária que queremos construir. E, na rede ferroviária que queremos construir, há uma componente, que é a da ligação às redes transeuropeias de transportes, a nível de transportes coletivos ferroviários, que, gostemos ou não dela, tem características técnicas distintas das existentes em Portugal e que não podem ser ignoradas num projeto de inserção do plano nacional nessa rede transeuropeia de transportes.

O Corredor Atlântico tem um conjunto de características técnicas que constitui até uma condição do próprio financiamento comunitário para que se venha a concretizar. O que fazemos na proposta é integrar a construção desse Corredor Atlântico da rede transeuropeia de transportes na primeira fase do plano ferroviário nacional e defender uma continuidade desse Corredor Atlântico entre as três linhas que o constituem, o Corredor Internacional Norte, o Corredor Internacional Sul e o Corredor do Atlântico, em ferrovia.

Nesse âmbito, cabe, a nosso ver, uma travessia ferroviária. E porquê uma travessia ferroviária? Porque, Sr. Deputado Bruno Dias, nós não podemos ignorar que o PSD e o CDS desencadearam a primeira grande parceria público-privada, através da Lusoponte, para construir a Ponte Vasco da Gama e que, no contrato de concessão da Ponte Vasco da Gama, que termina em 2036,...

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Sr. Deputado, tem de terminar.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — ... todo o exclusivo de travessias rodoviárias está cometido à Lusoponte.

Se fizermos uma ponte rodoferroviária estaremos a cair num processo de litigância com a Lusoponte, que reclamará para si a necessidade de construir o tabuleiro rodoviário. É para evitar que essa litigância se faça, para retomar alguns dos bons exemplos de travessias fluviais que existem no mundo,...

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Sr. Deputado, tem de terminar.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — ... muitas delas, exclusivamente ferroviárias, e também para dar um sinal da importância do transporte ferroviário na luta contra as alterações climáticas que defendemos que essa travessia deve ser exclusivamente ferroviária.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Tem a palavra, para uma intervenção, o Sr. Deputado Carlos Pereira, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista.

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O Governo do Partido Socialista elegeu a mobilidade como um dos aspetos centrais da sua governação. Com essa escolha, ficou claro que era indispensável fazer uma aposta definitiva na ferrovia portuguesa.

O Sr. **Duarte Marques** (PSD): — Vê-se!

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — O diagnóstico entretanto efetuado não dava nenhuma margem para dúvidas: enquanto a rodovia foi beneficiada com muitos investimentos, tornando-a numa das mais competitivas da Europa e colocando-a na linha da frente mundial, a ferrovia foi-se degradando e o subinvestimento a que foi submetida, ao longo dos anos, tornou Portugal num dos países europeus com uma das redes ferroviárias menos modernas e adequadas aos desafios da mobilidade.

Na prática, a ferrovia portuguesa é apenas a 16.<sup>a</sup> e a 30.<sup>a</sup> mais competitiva da Europa e do mundo, respetivamente, exigindo, por isso, enormes esforços financeiros do País para a recuperar.

Ao ter em conta este preocupante diagnóstico, o Governo do Partido Socialista entendeu dar prioridade ao investimento na ferrovia e fê-lo através de um ambicioso programa denominado Ferrovia 2020,...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — *Top!*

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — ... que compreende mais de 2000 milhões de euros de investimento, que está em execução e cuja continuidade está já assegurada no Programa Nacional de Investimentos, em que para a ferrovia estão previstos mais de 4000 milhões de euros, cerca de 18% do total global previsto para a próxima década. Nunca se viu nenhuma ambição desta grandeza para esta área.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Mas correu tudo mal!...

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Apesar de tudo, temos consciência de todas as dificuldades e falaremos delas de forma desassomburada, de modo a contribuir para um debate franco, útil e compreensivo para todos os portugueses.

Sendo assim, importa sublinhar que a ambição do Ferrovias 2020 não integrou todas as dificuldades que foram surgindo, até porque muitas delas se revelaram inesperadas. Algumas surgiram do funcionamento da contratação pública, que exige transparência e igualdade de oportunidade, como não pode deixar de ser, mas, como todos sabem, com um custo de tempo que, muitas vezes, perturba e destrói os calendários previstos. Mas, como referi, há causas inesperadas, como seja a tremenda falta de recursos humanos qualificados para dar resposta à fase de projeto ou os atrasos nas autorizações ambientais.

Mas o calvário processual e de dificuldades a que o País está submetido não termina aqui. Depois da fase de projeto e de concurso, que também acaba por introduzir mais complicações, a fase de obra faz voltar o drama das dificuldades de recrutamento por parte das empresas ou, também, não menos importante, das dificuldades técnicas que os projetos não previram.

É óbvio que tudo isso implica trabalhar bastante para afinar bastante mais o planeamento e assegurar a anulação dos entraves já identificados. É nisso que estamos todos concentrados, é nisso que o Governo está concentrado.

Mas, Sr. Presidente, se é verdade que falta ainda fazer muita coisa, se é certo que algumas das abordagens implementadas não correspondem totalmente às expectativas definidas para esta Legislatura, também é demonstrável que as exigências depositadas na ferrovia para esta Legislatura cresceram bastante mais rápido e com mais profundidade do que a capacidade potencial do País em responder no tempo e na dimensão certa para evitar bloqueios, atrasos e constrangimentos.

Encontrámos um País a perder passageiros nos transportes públicos e era preciso inverter essa tendência. Está, de facto, em curso essa inversão, também na ferrovia, mas caímos na situação em que ser bem-sucedido neste esforço traz consigo outro problema: a capacidade do sistema ferroviário nacional, que, como sabemos, foi abandonado ao longo de muitos anos, para responder ao crescimento da procura, que ocorre por via dos incentivos do Governo, como seja, por exemplo, o caso dos passes sociais mais baratos, ou pelo dinamismo crescente do turismo.

Estamos, pois, perante uma situação em que o ritmo de crescimento da procura supera largamente a capacidade do País em modernizar e alargar a capacidade do sistema ferroviário nacional. Na prática, Srs. Deputados, a rigidez da oferta, nesta matéria, é bastante superior à procura, fazendo emergir alguns atrasos já amplamente discutidos.

Se é verdade que estes constrangimentos atrasam e empatam o avanço dos investimentos, há ainda outra questão que não pode ser ignorada: o estado da CP. Esta empresa pública é absolutamente central em todo o processo e tem revelado fragilidades de capital e de recursos humanos para poder responder a todos os desafios. Foi assim que a encontrámos e ainda persistem alguns problemas.

Por outro lado, a EMEF, entidade de manutenção absolutamente essencial para fazer face a uma frota bastante antiga, sofreu no passado um processo de desmantelamento e de governança que tem comprometido a resposta que se esperava.

Portanto, estamos perante dificuldades de recrutamento em duas vertentes essenciais: na operação e na reparação de material circulante. E, Sr. Presidente, apesar do esforço de recrutamento nestas duas áreas, facilmente demonstrável, ainda há necessidades que têm de ser supridas rapidamente e que o Governo deverá ultrapassar o quanto antes, conforme referiu recentemente, na Assembleia, o Sr. Ministro das Infraestruturas.

#### *Protestos do Deputado do PCP Bruno Dias.*

Mas, em boa verdade, e apesar de todos os constrangimentos, observa-se um enorme esforço que tem permitido avançar com algumas obras que estão em curso e concluir já outras tantas que podemos referir mais à frente, ao longo do debate. Além disso, a CP teve, pela primeira vez em 20 anos, um plano de material circulante que lhe permitirá repor, nas linhas regionais, o nível de qualidade e serviço adequado.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, por tudo isto e pela importância da ferrovia e da sua modernização e expansão, não hesitamos em referir que estamos perante uma discussão relevante, atual e de interesse para o País.

Mas também importa clarificar o que estamos a discutir.

A proposta do Bloco de Esquerda, denominada de «Plano Ferroviário Nacional», é bastante mais um plano de investimentos na ferrovia — é mais um — do que um planeamento a longo prazo da ferrovia nacional.

Esta constatação, mais ou menos óbvia para quem lê atentamente a iniciativa, levanta alguns problemas que esbarram, por um lado, com o investimento em curso — o Ferrovia 2020 — e, por outro, com o plano de investimentos previstos para a ferrovia, no quadro do Programa Nacional de Investimentos.

Neste contexto, sublinhamos e felicitamos o esforço e capacidade de iniciativa do Bloco de Esquerda, mas julgamos que todos compreendem ser pouco prudente seguir um caminho onde projetos de investimentos se misturam, se atropelam e alguns deles, apesar do seu impacto estrutural, não foram, sequer, alvo de um debate e discussão mais alargado ao longo do País.

*Protestos do Deputado do BE Heitor de Sousa.*

Na prática, Sr. Presidente, consideramos muito importante a construção de um plano nacional ferroviário, mas o seu desenho implica diagnósticos, pressupostos, designadamente da procura e da dimensão dos núcleos urbanos a ligar, por exemplo; cenários alternativos, linhas mistas de mercadorias e passageiros ou apenas de mercadorias, por exemplo; a identificação de modelos de ligação a Espanha e à Europa mais competitivos e ambientalmente sustentados, comparando com outros meios de transporte; análises custo/benefício; avaliação de tendências, por exemplo, o papel de cada transporte e os efeitos da transição energética; e integração adequada na estratégia nacional de mobilidade.

Todas estas matérias e outras, que ultrapassam a determinação dos investimentos efetivos, implicam, ou deveriam implicar, uma ampla e profunda discussão ao longo do País, envolvendo a sociedade civil, sejam as autarquias, sejam as associações empresariais, sejam ainda os movimentos de cidadãos e de consumidores. De forma muito clara, nada disto aconteceu com a iniciativa agora apresentada, estando esta conclusão absolutamente demonstrada pelo projeto do Bloco de Esquerda, que surge sem debate e, ainda por cima, ao cair do pano, no fim da Legislatura.

De resto, se o Grupo Parlamentar do Partido Socialista considerou absolutamente essencial a discussão alargada do Programa Nacional de Investimentos, de modo a gerar consensos, não mudará de opinião agora, mesmo que apenas estejamos perante um plano de investimentos que ambicione ser um plano ferroviário nacional.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Sr. Deputado, inscreveram-se três Deputados para formular pedidos de esclarecimento. Como pretende responder?

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Responderei em conjunto, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Tem, então, a palavra, em primeiro lugar, a Sr.<sup>a</sup> Deputada Maria Manuel Rola, do Bloco de Esquerda.

A Sr.<sup>a</sup> **Maria Manuel Rola** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Carlos Pereira, como saberá, o setor dos transportes é um dos maiores emissores de CO<sub>2</sub> em Portugal. Em 2017, 72,4% das emissões tinham origem neste grande setor da energia, no qual um quarto era proveniente dos transportes.

De facto, entre 1990 e 2017, as emissões dos transportes aumentaram 68%, num setor que é dominado pelo tráfego rodoviário.

Sabemos que avanços fizemos para travar o combate às alterações climáticas nesta frente. Aliás, uma das principais vitórias da maioria desta Legislatura e um dos principais pontos em que o Partido Socialista se aproximou do Bloco de Esquerda foi no reconhecimento da necessidade de travar as privatizações em curso nos transportes públicos, planeadas pelo anterior Governo. E foi essa aproximação que nos permitiu também este ano implementar os passes e as tarifas sociais em todo o País. Estes foram passos extremamente importantes, mas não suficientes para fazer face ao Acordo de Paris e à necessária neutralidade carbónica, Sr. Deputado.

Portugal mantém-se na cauda da Europa, no que concerne a densidade ferroviária, e no topo dos consumos de CO<sub>2</sub>, por ocupar o quinto lugar na rede mais densa a nível rodoviário.

O automóvel particular continua a transportar 85% dos passageiros e os camiões 90% da mercadoria. A conexão territorial nacional e internacional é claramente deficitária.

Então, Sr. Deputado, a questão que colocamos aqui, nesta discussão, não é apenas de maior justiça na mobilidade e na coesão territorial, mas também de medidas para reduzir as emissões que têm vindo a provocar o caos climático que vivemos, medidas essas que garantam um país povoado e que faça frente às alterações climáticas.

E a pergunta concreta que fazemos aqui, neste debate, é a de saber se o combate ao caos climático é ou não prioridade do Partido Socialista. É que, até agora, e como este agendamento demonstra, continuamos, de facto, «à espera do comboio na paragem do autocarro».

Sr. Deputado, estamos, de facto, perante o caos climático, e nós também dizemos que não há planeta B.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Muito bem!

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Carlos Pereira, hoje, o Partido Socialista tem uma narrativa bem mais moderada sobre o investimento público, designadamente sobre o investimento na ferrovia, do que tinha há cerca de três meses.

Penso que o Sr. Deputado Carlos Pereira esteve presente, na última terça-feira, na reunião da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, onde o atual Ministro das Infraestruturas apresentou uma verdadeira moção de censura ao anterior Ministro das Infraestruturas e, agora, candidato do Partido Socialista às eleições europeias, Dr. Pedro Marques.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Nessa audição, o atual Ministro dizia: «De forma clara, eu quero dizer perante os senhores aquilo que os senhores sabem: estamos atrasados no que respeita ao Ferrovia 2020». E reforçava a sua ideia, dizendo: «E, em algumas obras, estamos mesmo bastante atrasados».

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Joana Lima** (PS): — É muito abuso!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Deputado, lembra-se do que o ex-Ministro Pedro Marques dizia, em fevereiro?

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — E o Sr. Deputado também!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Dizia ele que «o Ferrovia 2020 tem uma taxa de execução de 40%». E o Sr. Deputado, aqui, defendia, de forma veemente, essa execução de 40%.

Quem tem razão, Sr. Deputado? O atual ou o anterior Ministro?

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — E, relativamente à CP, Sr. Deputado, disse o Ministro Pedro Nuno Santos: «A CP tem de ser honesta e pontual».

Já o ex-Ministro Pedro Marques dizia: «A regularidade da CP andou entre os 98% e os 99%».

*Risos do PSD.*

Disse o atual Ministro das Infraestruturas: «Temos uma CP com uma insuficiência de capital e de investimento prejudicial à sua atividade. Temos de garantir o seu financiamento através da celebração de um contrato de serviço público».

Dizia o ex-Ministro Pedro Marques, em setembro de 2018: «Até ao final de 2018, irá ser celebrado um contrato de serviço público entre a CP e o Governo».

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Zero!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — O que é que foi feito? Zero!

Que comentários tem o Sr. Deputado a fazer relativamente a estas diferenças de opinião?

Mas, Srs. Deputados, não nos deixemos enganar com este discurso, agora pretensamente moderado, por parte do atual Ministro.

Disse também o Sr. Ministro Pedro Nuno Santos: «Estamos a fazer um plano de ação para dar a volta à CP». Agora?!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — A cinco meses das eleições?!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Depois de quatro anos de governação e a cinco meses de eleições?! O que é que o Sr. Ministro Pedro Marques andou a fazer? Andou a fazer um PNI para executar em 2030?!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — O Bloco, aí, faz melhor, faz um plano ferroviário!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — É que, Srs. Deputados, o anterior Ministro, Pedro Marques, quando vinha aqui ao Parlamento, tanto em sede de Plenário como em sede de comissão, falava como se fosse o Marquês de Pombal da ferrovia e dos comboios.

*Aplausos do PSD.*

Mas hoje sabemos que não era o Marquês de Pombal dos comboios. Era, sim, a Dona Branca do investimento público e da ferrovia.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Em conclusão, Sr. Deputado Carlos Pereira, também nesta área, o Governo arrasta-se — arrasta-se até ao final da Legislatura —, e arrasta-se «sem rei nem roque», sem qualquer estratégia, presente ou futura, para a nossa ferrovia.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado João Dias.

O Sr. **João Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Carlos Pereira, ao longo dos anos, as ligações ferroviárias no Alentejo e, em concreto, no distrito de Beja, têm vindo a sofrer perda de serviços, destacando-se o encerramento, na Linha do Alentejo, das ligações entre Beja e o Algarve, bem como o fim das ligações diretas entre Beja e Lisboa e a degradação do serviço prestado.

O PCP tem apresentado propostas nesta Casa para a resolução dos problemas. Porém, o Governo não nos tem acompanhado e tem até dado respostas no sentido de agravar os problemas existentes.

A responsabilidade é certamente dos sucessivos Governos que transformaram a Linha do Alentejo, uma importante ligação ferroviária para o desenvolvimento não só do distrito de Beja mas também do País, num ramal de ligação entre Casa Branca e Beja, com sucessivas limitações à mobilidade das populações, visando acima de tudo — e é importante que isto seja dito — o encerramento definitivo da ligação ferroviária no distrito de Beja. Esta foi a finalidade dos sucessivos Governos, para a qual este Governo também tem contribuído.

Querem agora também transformar a ligação da Linha do Alentejo à Linha do Leste, ou seja, a ligação de Évora a Elvas, num autêntico corredor, sem a concretização da solução técnica com três cais, o que permitiria a carga e a descarga de mercadorias e também o transporte de passageiros em Vendas Novas, em Évora e também na designada «região dos mármore». Em vez disto, preferem que as populações fiquem a ver passar os comboios.

O PCP tem alertado para a necessidade de investimento na ligação ferroviária ao distrito de Beja e no Alentejo.

Diga-nos, então, Sr. Deputado Carlos Pereira, se, tal como o Governo, defende também a redução acelerada do défice, em detrimento do investimento público, necessário para o desenvolvimento regional e para o combate ao despovoamento.

Diga-nos, então, Sr. Deputado, se têm ou não razão os alentejanos para se sentirem completamente abandonados por este Governo e pelo anterior Ministro das Infraestruturas, que virou completamente as costas a tudo o que é mobilidade no Baixo Alentejo.

Diga-nos se, face à baixa execução do Ferrovia 2020, ainda pode ser aproveitada esta verba para investir na modernização da ligação entre Casa Branca, Beja e Funcheira.

*Aplausos do PCP.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Carlos Pereira.

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Sr. Presidente, começo por agradecer as questões que me foram colocadas.

Vou responder, em primeiro lugar, ao Sr. Deputado Virgílio Macedo, dizendo o seguinte: depois de o PSD ter contribuído para «pregar um prego» de 800 milhões de euros, por ano, na capacidade orçamental do País da forma a que todo o País assistiu, parece-me um pouco exagerado e até um desprante muito grande falar nesta Assembleia em opções e em responsabilidades por parte do Governo e do Partido Socialista.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Foi da vossa responsabilidade! Cativaram tudo!

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — De qualquer forma, gostaria de dizer o seguinte: todos nós acompanhámos a audição do Sr. Ministro das Infraestruturas e parece-me que todos os partidos presentes ficaram satisfeitos com o realismo político que foi introduzido na discussão de um assunto tão importante como o do Ferrovia 2020. Essa satisfação ficou clara nas intervenções de todos, incluindo nas do Partido Social Democrata.

E gostaria de dizer ao Sr. Deputado Virgílio Macedo que uma declaração de que o Ferrovia 2020 está com uma execução de 40%, conforme foi demonstrado pelo ex-Ministro Pedro Marques, não é incompatível com uma declaração de que o Ferrovia 2020 está atrasado.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — São mentiras diferentes!

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Até porque, Sr. Deputado, se o Ferrovia 2020 termina em 2020, com uma execução de 40%, parece-me facilmente demonstrável que essa declaração não é incompatível.

*Protestos do Deputado do PSD Fernando Virgílio Macedo.*

Portanto, este realismo político que foi introduzido é absolutamente essencial para que o processo de apoio ao investimento no Ferrovia 2020 continue como está e seja colocado como prioridade pelo Governo.

Relativamente à questão da Sr.<sup>a</sup> Deputada Maria Manuel Rola, do Bloco de Esquerda, queria dizer, conforme referi na minha intervenção, que o Governo do Partido Socialista colocou no centro das suas prioridades o

investimento na ferrovia. E fê-lo precisamente porque também tinha como principal objetivo o combate às alterações climáticas, o que me parece uma constatação óbvia.

É que se nós dizemos — e sublinhamos, Sr. Deputado Heitor de Sousa — que um plano ferroviário nacional é um instrumento importante para o País, o Governo do Partido Socialista também teve de colocar em prática um plano de investimentos urgente, porque era preciso fazer um combate urgente à descarbonização do País e, portanto, às alterações climáticas.

Portanto, esta é uma matéria que está perfeitamente assegurada e assumida pelo Governo do Partido Socialista.

Sr. Deputado João Dias, há obviamente muitos investimentos que estão ainda por concretizar. No caso do Alentejo, estão previstos investimentos e ainda não estão em curso. Mas estão previstos. E a certeza que podemos dar é que eles estão previstos no Ferrovia 2020 e continuarão no Programa Nacional de Investimentos — e esta é uma verdade que não podemos ultrapassar.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado José Luís Ferreira, de Os Verdes.

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Já há muito que Os Verdes afirmam que Portugal precisa de um novo paradigma de transportes, tanto a nível de passageiros quanto de mercadorias, tanto à escala da mobilidade interna quanto à da sua ligação com Espanha e com o resto da Europa, novo paradigma, esse, centrado na componente ferroviária, que responda às necessidades de mobilidade das populações e do transporte de mercadorias, nomeadamente para o escoamento da produção local e regional, que fomente a coesão territorial e um desenvolvimento harmonioso do País e, por fim mas não menos importante, que dê uma resposta mais eficiente aos desafios ambientais globais com que Portugal e o planeta se confrontam.

Para além de tudo isto, e face à situação económica e financeira que o País vive, afirmar o transporte ferroviário como uma opção estratégica fundamental para o desenvolvimento é uma opção que contribuirá, de forma sustentável, para reativar a economia e o emprego, melhorar o ordenamento do território e atenuar as assimetrias regionais.

Foram, aliás, estes os pressupostos que levaram Os Verdes a apresentar, em novembro de 2015, uma iniciativa legislativa, no sentido de recomendar ao Governo a elaboração de um plano ferroviário nacional.

Assim, e na sequência dessa iniciativa de Os Verdes, a que se juntou uma outra do Bloco de Esquerda, esta Assembleia viria a aprovar uma resolução que recomendava ao Governo a apresentação de um documento estratégico para o sistema ferroviário, que serviria de base para um futuro plano ferroviário nacional.

Recordo que a resolução determinava que o Governo deveria apresentar esse documento estratégico, orientador do futuro plano ferroviário nacional, no espaço de um ano.

Sucedeu que isso nunca aconteceu. De facto, o Governo limitou-se a pegar no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, adaptou-o, com algumas melhorias, é certo, mas não era esse nem é o documento estratégico a que se referia a resolução.

Ou seja, o Governo, ao invés de apresentar o documento estratégico, optou por retomar o PETI dos Governos PSD/CDS e, com alguns retoques, transformou-o na bússola orientadora do seu investimento nesta área estruturante. E, ainda assim, se retoques houve, nomeadamente um olhar mais direcionado para o interior, em muito isso se deve à pressão constante e ao contributo incansável de Os Verdes.

Puxar pelos comboios e puxar o Governo para os comboios tem sido uma constante na intervenção e ação de Os Verdes nesta Legislatura.

A campanha *Comboios a rolar, Portugal a avançar*, renovada no verão passado e na qual Os Verdes percorreram mais de metade da rede ferroviária atual, denunciando os mais diversos problemas existentes, é disso exemplo.

Mais: as recentes jornadas parlamentares que Os Verdes promoveram em Beja, para além do olival intensivo, tiveram precisamente a ferrovia como tema, nomeadamente as ligações ferroviárias entre Beja e Funcheira e entre Beja e Évora; as propostas em sede de Orçamento do Estado para investimento em material circulante e

para o reforço dos trabalhadores para a EMEF e para a CP; a campanha dos postais pela construção do ramal de ligação da estação à cidade de Portalegre, agora por pressão de Os Verdes, com porta aberta no PNI 2013 (Programa Nacional de Investimentos); ou a recente caminhada pela reabertura da Linha do Corgo.

Estas são algumas das muitas ações de Os Verdes que obrigaram o Governo a olhar mais para a ferrovia e para as suas necessidades.

No entanto, depois de tantos anos de desinvestimento, era urgente um reforço maior e mais rápido, orientado para uma estratégia planificadora do futuro. Se tal não aconteceu, deve-se, não ao desconhecimento da situação, porque não há falta de passageiros para os comboios, mas, sim, à obsessão do défice e à necessidade de o Governo do PS se querer mostrar como um bom aluno, um aluno bem comportado, na União Europeia.

Quanto ao projeto que hoje o Bloco de Esquerda nos apresenta, apesar de fazer uma excelente e fiel radiografia da situação da ferrovia, peca, a nosso ver, por não valorizar devidamente o interior do País.

De facto, a iniciativa em discussão ignora completamente o Ramal de Portalegre, que pretende ligar a estação atual à zona industrial e também à cidade de Portalegre, um ramal que é fundamental para aquele distrito, que continua a ser uma luta de Os Verdes e que tem merecido uma forte adesão por parte das populações locais, para além de ser absolutamente estruturante para aquela região do nosso País.

Por outro lado, da leitura que fazemos, esta iniciativa acolhe a existência de uma Linha do Tua, que não faz ligação à rede ferroviária nacional, parte de um apeadeiro na área da barragem, na Brunheda, e prolonga-se para Espanha, sem qualquer ligação à Linha do Douro. Uma solução que, a nosso ver, poderá servir mais os espanhóis ou a Douro Azul do que propriamente as populações.

Ainda assim, apesar de ela não valorizar o interior como seria desejável e necessário, Os Verdes não vão votar contra esta iniciativa legislativa.

*Aplausos do PCP.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Não havendo inscrições para pedir esclarecimentos, passamos à próxima intervenção.

Tem a palavra o Sr. Deputado Carlos Silva, do PSD.

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O Bloco de Esquerda traz a debate um projeto de plano ferroviário nacional, tema oportuno, pois entendemos ser uma prioridade para o futuro do País.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Mas não era!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Srs. Deputados, há cerca de dois meses, pela mão do PSD, foi efetuado um debate neste Parlamento sobre o tema da bitola ferroviária, que se cruza com o que aqui discutimos hoje. Recordo-me que, então, o Bloco de Esquerda desconsiderou o tema, chegando mesmo a apelidá-lo de «enigmático»!

Sr. Deputado Heitor de Sousa, o enigma não estava no debate proposto pelo PSD. O enigma está exatamente no vosso projeto de lei, já que, após dois meses, mudam totalmente de paradigma e vêm agora defender boa parte daquilo que o PSD defende para a ferrovia.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, um plano ferroviário nacional é crucial e crítico para o desenvolvimento do País, mas o vosso projeto de lei tem deficiências assinaláveis. Desde logo, porque propõe eixos ferroviários em que não existem indícios de procura que justifiquem tal investimento, podendo, com grande probabilidade, constituir mais uns tantos elefantes brancos sem qualquer sustentabilidade económica.

*Protestos do Deputado do BE Heitor de Sousa.*

O vosso projeto de lei, com exceção da bitola europeia, em boa parte, não é mais nem menos do que uma transcrição do Plano Nacional de Investimentos 2030, do Governo. Resumindo, mais parece um cardápio para a realização de obras sem a respetiva sustentabilidade, um conjunto de promessas e de anúncios em tempo eleitoral.

Portanto, o enigma está exatamente na vossa desorientação estratégica, mas não nos surpreendemos, na medida em que os senhores são useiros e vezeiros em tentar enganar os portugueses. Num dia, desmarcam-se do Governo, defendendo mais investimento público em ferrovia, no dia seguinte, apoiam o Governo e votam os principais documentos estratégicos,...

*Protestos da Deputada do PS Joana Lima.*

... que retiram a possibilidade de se investir na ferrovia, apoiando cativações como nunca antes vistas.

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Num dia, apoiam os utentes, que veem transportes públicos serem constantemente suprimidos, no dia seguinte, votam disciplinadamente a favor do Orçamento do Estado, que estabelece recordes máximos de cortes no investimento público.

*Aplausos do PSD.*

Mas vamos ao que interessa.

O que interessa aos portugueses é perceber quais foram as verdadeiras razões pelas quais chegámos a esta situação de caos na ferrovia. Sim, caos! Prova disto é o facto de as empresas públicas de transporte garantirem, em 2015 — vejam, em 2015! — melhor serviço público do que hoje em dia. Os indicadores de qualidade de serviços estão aí e não enganam!

O atual Governo, com o apoio do Bloco de Esquerda e do PCP, que encontrou em 2016 um quadro de finanças públicas sustentáveis, é responsável por uma atuação desastrosa que levou à paralisia da mobilidade ferroviária.

É chegada, pois, a hora de os portugueses pedirem contas ao Governo e aos partidos que o apoiaram quanto à sua inação. Senão, vejamos a linha do tempo deste Governo, apoiado pelo Bloco de Esquerda e pelo PCP.

Voltemos a 2016, quando acusavam, em coro, o anterior Governo de não ter deixado projetos na gaveta. Afinal, estava lá o programa PETI 3+. Rapidamente, o Governo fez pequenos ajustamentos, apoderou-se dele, como se fosse seu pai, e apelidou-o pomposamente de Ferrovia 2020.

*Protestos da Deputada do PS Joana Lima.*

Desse programa, quantas obras estão concluídas, Srs. Deputados?! Zero! Quantas foram iniciadas? Poucas! Qual é a taxa de execução? É de 9%! O Governo está obrigado a explicar este programa, e isto é demasiado mau para ser verdade.

O Ministro Pedro Marques chegou a anunciar — diria, a mentir! — no Parlamento que tinha, em obra, 300 km de vias. Estamos em 2019, praticamente no final do programa, e o que temos são 10 km de via eletrificada na Linha do Minho.

*Protestos dos Deputados do BE Heitor de Sousa e Jorge Costa.*

Não têm obra, mas publicidade têm muita!

Em 2017, a anterior administração da CP apresentou ao Ministro Pedro Marques um plano para aquisição e modernização dos comboios. O que fez o Ministro Pedro Marques relativamente a este plano de 2017?! Nada. Meteu-o na gaveta.

Em 2018, ano máximo das cativações e recordes históricos de desinvestimento público, chegaram ao cúmulo de o investimento, em dois anos consecutivos, ser inferior ao investimento público de 2015, último ano do Governo de Passos Coelho.

*Protestos dos Deputados do BE Heitor de Sousa e Jorge Costa.*

Notável, para um Governo que dizia que a austeridade tinha acabado e que ia apostar no investimento público!

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — O Ministro Pedro Marques, agora a caminho da Europa, passava os seus dias a anunciar comboios-fantasma, a repetir anúncios de obras — sempre as mesmas! —, algumas até sem estarem em estudo prévio. Tudo acabou num verão catastrófico, com comboios a caírem aos bocados, sem manutenção, e a serem suprimidos mais do que alguma vez tinha acontecido.

*Aplausos do PSD.*

O Governo deixou degradar o serviço público de transportes, em alguns casos até à indignação.

A CP recebeu mais de 24 000 reclamações. Vejam: em média, 66 reclamações por dia! Isto nunca aconteceu nos anos da crise.

A vida e a realidade do quotidiano dos utentes da ferrovia é, hoje em dia, bem pior, mais agonizante e agrava-se diariamente. Mas os militantes do Partido Socialista, que circulam em comboios fretados junto da CP, esses, andam sempre a horas, com prioridade sobre os comboios! Circulam à frente do contrato do serviço público. Esta situação é uma vergonha, e não é a primeira vez!

O Governo não alugou, o Governo não comprou, o Governo não recuperou e ainda boicotou e cancelou os procedimentos em curso que o anterior Governo tinha deixado. E, com isso, atrasou em três anos a entrega dos comboios.

Por opção política, chutou a aquisição dos comboios regionais para a Legislatura de 2023-2027. E, até lá, o que é que podem esperar os utentes?! Nada!

Este é um Governo sem estratégia, que coloca um garrote ao desenvolvimento da economia, atormenta a vida dos portugueses que necessitam de transporte público para chegar ao local de trabalho.

Por tudo isto, é fundamental olhar para o futuro e, desta forma, o PSD virá a propor, brevemente, um programa de investimentos que proceda, de forma prioritária, à modernização das linhas regionais como forma de reforço da coesão territorial, promovendo o desenvolvimento social, económico e ambiental sustentável, e, ainda, à integração da rede ferroviária nacional nas redes transeuropeias de transportes em modo interoperável, contribuindo, assim, para evitar não só o *Brexit* ferroviário mas também que a economia portuguesa fique refém dos centros logísticos de Espanha, assegurando que os nossos portos ficam ligados à Europa e evitando que nos tornemos uma verdadeira ilha ferroviária.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Inscreveram-se dois Srs. Deputados para pedir esclarecimentos. Como deseja responder, Sr. Deputado?

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Em conjunto, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Barbosa, do Bloco de Esquerda.

O Sr. **Fernando Manuel Barbosa** (BE): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr. Deputado Carlos Silva, falou muitas vezes nos portugueses e ainda bem, porque os portugueses sabem bem a responsabilidade que o Governo do PSD tem no estado de abandono em que foi deixado o caminho de ferro em Portugal, seja pela falta de investimento na ferrovia,...

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Fale do seu Governo!

O Sr. **Fernando Manuel Barbosa** (BE): — ... seja pela falta de aquisição de material,...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Nunca atingiram os níveis de investimento de 2015!

O Sr. **Fernando Manuel Barbosa** (BE): — ... seja pela falta de contratação de recursos humanos,...

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Fale do seu Governo!

O Sr. **Fernando Manuel Barbosa** (BE): — ... inclusive, pela dificuldade na contratação coletiva, seja pelo não aumento salarial durante mais de 10 anos.

*Protestos do Deputado do PSD Jorge Paulo Oliveira.*

Em suma, para o PSD, a ferrovia em Portugal era mesmo uma ferrovia PSD: privada, simples e direta ao lucro.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Boa!

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Fale do seu Governo!

O Sr. **Fernando Manuel Barbosa** (BE): — Hoje, os portugueses sabem que a ferrovia deve ser um fator de coesão territorial e o investimento que hoje é feito tem de o ser para as próximas gerações, porque elas vão agradecer-nos. E uma coisa é certa: hoje, o custo do investimento, por maior que ele nos possa parecer, certamente será menor do que o custo pelo que não foi feito hoje e que terá de ser feito no futuro.

Importa, pois, esclarecer esta Câmara e, principalmente, os portugueses e por isso a minha pergunta é muito simples.

Recentemente, o PSD defendeu, nesta Câmara, todos os portugueses, criticando, nomeadamente, o PART (Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos). Importa saber se estava apenas a fazer oposição quando criticou o PART pelo facto de não ser para todo o País e se agora está disposto a acompanhar as propostas do Bloco na necessidade de um investimento sério na ferrovia,...

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Está confuso!

O Sr. **Fernando Manuel Barbosa** (BE): — ... com vista a dotar o País de ligações ferroviárias que permitam aumentar a capacidade de transporte de mercadorias e melhorar a mobilidade de todos os portugueses, designadamente o comboio, em todo o País.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Isso é conversa! Foi muito confuso!

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — O segundo pedido de esclarecimento cabe ao Sr. Deputado Pedro Coimbra, do Partido Socialista.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, durante as últimas décadas, Portugal investiu significativamente na rodovia. Embora ainda com lacunas, que importa corrigir, na verdade, é reconhecido que Portugal tem hoje uma boa rede rodoviária.

Por outro lado, dadas as opções políticas de vários Governos, de que nenhum partido com responsabilidades governativas no passado está isento, a ferrovia sofreu muitas décadas de abandono e de um desinvestimento claro.

O atual Governo, liderado por António Costa, relançou a ferrovia como sendo estratégica para a mobilidade dos cidadãos e das mercadorias em Portugal,...

*Protestos do PSD.*

... lançando um ambicioso programa de investimento para os próximos anos, designado «Ferrovia 2020», já em execução.

*Aplausos do PS.*

Alguns exemplos desse esforço de investimento: um, a obra do Corredor Internacional Sul, o maior investimento ferroviário dos últimos 100 anos em Portugal,...

*Protestos do PSD e do CDS-PP.*

... com obra já adjudicada, um investimento muito importante para o País que vai potenciar a ligação do Porto de Sines à Europa e vice-versa, reforçando a ligação de Portugal à Europa e ao mundo; dois, a obra de modernização da Linha do Douro, com obra também já em curso desde novembro, que tem como grande prioridade promover uma maior segurança na infraestrutura ferroviária, em especial nos túneis, nas pontes e nos taludes; três, a obra do Corredor Internacional Norte, a ligação entre as Linhas da Beira Baixa e da Beira Alta, com a obra a ser executada desde março de 2018 e com a finalização prevista para o corrente ano de 2019, tendo como objetivo modernizar a linha, aumentar a segurança e aumentar a sua capacidade, permitindo a circulação de comboios elétricos na totalidade da Linha da Beira Baixa; quatro, as obras na Linha do Norte, como, por exemplo, a intervenção entre Alfarelos e a Pampilhosa, já concluída e inaugurada, ou, ainda, as obras para a modernização da Linha entre Espinho e Gaia, a lançar em breve.

*Protestos do PSD.*

São investimentos importantes num dos principais corredores ferroviários do País, prioritário para o Governo, que visa melhorar as condições de circulação de pessoas e de mercadorias, diminuindo o tempo de viagem entre Lisboa e Porto.

*Continuação dos protestos do PSD.*

Além do investimento na requalificação e ampliação da rede ferroviária nacional, há, também, um esforço...

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Sr. Deputado, dê-me licença.

Srs. Deputados, não se importam de criar condições para que o Sr. Deputado termine a intervenção?

*Pausa.*

Faça favor de continuar, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Como estava a dizer, além do investimento na requalificação e ampliação da rede ferroviária nacional, há também um esforço significativo no investimento em material circulante com a compra de 22 novos comboios para as linhas regionais da CP, no valor de mais de 168 milhões de euros. Foi aprovada num Conselho de Ministros em setembro último.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Chegam quando?!

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — Com esta decisão, a CP teve, pela primeira vez em duas décadas, um plano de aquisição de material circulante que lhe permitirá repor, nas linhas regionais o nível de requalificação de serviço adequado.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, quer queiram, quer não, quer custe ouvir, o plano ferroviário, o Ferrovia 2020, é uma realidade com este Governo e deve-se ao empenho do Partido Socialista.

*Aplausos do PS.*

Sr. Deputado Carlos Silva, o senhor afirmou há pouco que não há investimento na ferrovia. Das obras que referi, algumas em concretização, outras até já inauguradas, o que lhe pergunto é se as conhece, se visitou alguma e se acha que são ou não importantes para o País e para os portugueses.

*Aplausos do PS.*

*Protestos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Se os Srs. Deputados do PSD quiserem criar condições para o Sr. Deputado Carlos Silva poder responder, não era pior ideia.

Sr. Deputado Carlos Silva, tem a palavra para responder.

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Sr. Presidente, muito obrigado.

Esperava que os Deputados do Partido Socialista e do Bloco de Esquerda me viessem falar e colocar questões acerca dos últimos quatro anos.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — No entanto, o Sr. Deputado do Bloco de Esquerda colocou-me questões de há 10 anos a esta parte e o Sr. Deputado Pedro Coimbra colocou-me questões de há 8 anos a esta parte.

O facto é que, nestes últimos quatro anos, aquilo que caracteriza de forma essencial e geral a ferrovia em Portugal é: atrasos, supressões,...

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — ... comboios a cair aos bocados, supressões constantes,...

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — É verdade!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — ... atrasos constantes,...

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — É verdade!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — ... falta de comboios, gritos de alerta do Presidente da CP a dizer «Arranjem-me trabalhadores, senão tenho de reduzir a oferta!».

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Esta é a realidade!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — É esta a vossa realidade.

*Protestos do BE.*

Sr. Deputado do Bloco de Esquerda, a vossa realidade e a vossa responsabilidade também é uma outra, é aquela de que falei há pouco. É a falta de investimento público, em que foram cortados cerca de 1500 milhões nos vários Orçamentos do Estado, que os senhores aprovaram constantemente!

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Quatro anos! Quatro Orçamentos!

*Protestos do BE.*

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Portanto, sobre essa circunstância, estamos conversados.

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Quatro Orçamentos!

O Sr. **Fernando Manuel Barbosa** (BE): — E os quatro anos anteriores?!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Sr. Deputado Pedro Coimbra, relativamente ao tempo dos comboios da CP, tenho de lhe dizer o seguinte: estão cada vez mais atrasados. Neste momento, estão ao nível do foguete dos anos 70!

*Risos do PSD.*

Não é dos de agora! É do foguete dos anos 70!

*Aplausos do PSD.*

*Protestos do Deputado do PCP Bruno Dias.*

Mesmo para terminar, quanto a dizer que Sines está ligado à Europa, não está! Esse é que é o problema! A ligação à Europa desde Sines é feita através de uma linha com pendentes várias, altamente complicada, via única, repito, via única, em bitola ibérica. Isso não é ligar à Europa!

*Aplausos do PSD.*

A Sr.<sup>a</sup> **Hortense Martins** (PS): — Vocês sabem tudo é quando estão na oposição!

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Retornamos às intervenções.  
É, agora, a vez do Partido Socialista. Sr. Deputado Hugo Costa, faça favor.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O debate da ferrovia é, claramente, estruturante para o País. O Grupo Parlamentar do Partido Socialista assume essa importância e a necessidade de uma aposta clara neste vetor dos transportes.

A ferrovia é, por isso, uma prioridade deste Governo que pode ser consubstanciada na estratégia do Ferrovia 2020 e nas obras constantes do Plano Nacional de Investimentos.

Falamos da aposta na descarbonização e no incentivo à utilização dos transportes públicos e temos de ser efetivos nessa aposta. Todos reconhecemos que é preciso uma CP de qualidade e eficaz, mas sem demagogia, e estamos conscientes de que anos e anos de desinvestimento são difíceis de recuperar.

Este Governo, por exemplo, com a aquisição de 22 novos comboios regionais está a realizar o maior investimento em aquisição de material circulante dos últimos 20 anos.

Portugal precisa de investimento na rede e no material circulante, quebrando anos e anos de atraso, nomeadamente invertendo a estratégia de desinvestimento do anterior Governo — com responsabilidades claras do PSD e do CDS — que colocou em marcha, por exemplo, um plano de desmantelar a EMEF, que é crucial para a situação ferroviária do País. O desmantelamento da EMEF era a estratégia do PSD e do CDS.

A Sr.<sup>a</sup> **Hortense Martins** (PS): — Bem lembrado!

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — E qual é a vossa?!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Também não esquecemos que foi contra a direita que foi possível criar o plano de apoio à redução tarifária, que, obviamente, coloca questões na rede, devido ao natural aumento de procura. Este dado positivo obriga a novas respostas.

As finanças públicas e, afinal, todas as contas obrigam a pressupostos de restrições orçamentais. As necessidades são ilimitadas; contudo, a ciência económica demonstra que existe sempre uma restrição orçamental. É a tal estratégia em que devemos ter responsabilidade e não podemos permitir tudo a todos, porque certamente não conseguiremos fazer nada. Bem sabemos que as questões de responsabilidade orçamental sempre dividiram o PS do Bloco de Esquerda, mas não deixaria de ser normal ver o PSD e o CDS atrás da proposta fácil.

Voltando à realidade, a aposta na requalificação, por exemplo, da Linha do Norte é uma prioridade presente no Ferrovias 2020 e no Plano Nacional de Investimentos. Esta melhoria, com um orçamento de cerca de 1,5 mil milhões de euros, é crucial para o País. Por exemplo, para a ligação entre Santarém e o Entroncamento são mais 200 milhões de euros.

É este o caminho: colocar a ferrovia como prioridade, mas seguindo uma estratégia de responsabilidade.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Uma vez que ninguém se inscreveu para pedir esclarecimentos ao Sr. Deputado Hugo Costa, passamos à próxima intervenção.

Sr. Deputado Hélder Amaral, do CDS-PP, tem a palavra.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O CDS concorda, sempre concordou, com a necessidade de uma aposta clara na ferrovia, e isso está visível e espelhado nas votações feitas ao longo dos tempos.

Sim, há uma visão sistémica da rede de transportes nacionais, onde incluímos as autoestradas marítimas, onde incluímos as áreas logísticas, onde incluímos o transporte aéreo, onde incluímos o transporte marítimo, a ligação dos portos à ferrovia, às áreas logísticas, às autoestradas marítimas. Ou seja, é uma visão coerente, onde estão previstas a interoperabilidade e a intermodalidade — sempre o dissemos. É por isso que fizemos sempre votações coerentes, quer em relação ao Plano Rodoviário Nacional, quer na necessidade da ligação dos portos à ferrovia, quer participando num Governo que renegociou a Rede Transeuropeia de Transportes e as ligações aos corredores Norte, Centro e Sul. Essa tem a nossa marca.

Aquilo que dizemos é que um plano desta dimensão, que obriga a um esforço financeiro de longo prazo, tem de ser necessariamente discutido com serenidade, com consenso e também com responsabilidade.

É por isso que, apesar de termos dado acordo a todos estes projetos, fomos também aqueles que propuseram o fim do TGV, não por discordar do TGV, mas porque estávamos perante circunstâncias financeiras do País que a isso obrigavam, um País com uma dívida de 150 000 milhões de euros. Relembro que hoje estamos, segundo o Banco de Portugal, em 247 000 milhões de euros. Aliás, foi isso mesmo que o Partido Socialista, na altura no Governo, propôs.

Relembro-vos ou, melhor, aconselho-vos uma revisão do despacho do Sr. Ministro das Finanças Teixeira dos Santos quando cancelou a terceira travessia do Tejo, quando cancelou a subconcessão do Vouga, da serra da Estrela, do Tejo Internacional, do Ribatejo e do Alto Alentejo. Qual era o argumento do Governo, à data?! Era a degradação das circunstâncias financeiras do País.

Portanto, um Governo responsável, um partido responsável ou um partido coerente, como é o CDS, concorda com a necessidade de investimentos, concorda com a necessidade de renovação, mas sempre tendo em conta as circunstâncias financeiras, não esgotando todos os fundos comunitários ou toda a capacidade financeira importante para a economia nacional em projetos que mais não são do que megalómanos.

A Sr.<sup>a</sup> **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Muito bem!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É por isso que fizemos uma aposta quer no grupo de trabalho para as infraestruturas de valor acrescentado, com o qual tivemos largo consenso nesta Câmara, quer no PETI 3+ (Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas), amplamente negociado e com o acordo do Partido Socialista, o

maior partido da oposição, à data. É exatamente essa a base: pegar no PETI 3+, onde está definido um conjunto de obras, tal como os corredores internacionais, a Linha do Norte, a coesão territorial, com um conjunto de renovação de vias e alargamento de outras linhas de caminho de ferro, a ligação aos portos, que estão, grosso modo, no Ferrovias 2020.

Qual é o problema?! O problema é que o País se deparou com uma geringonça, com um Governo do Partido Socialista, apoiado pelo Bloco de Esquerda, pelo PCP e pelo Partido Ecologista Os Verdes, que não conseguiu executar quase nada desse plano que era importante para o País. Mas também não vão conseguir fazê-lo no futuro, porque, quando olhamos para o Programa Nacional de Reformas, o que vimos é um corte de 470 milhões de euros em relação ao que estava previsto no Orçamento do Estado de 2019 para o investimento público. Ou seja, o que os senhores trazem ao País, o que o Bloco traz hoje ao Parlamento e ao País é um conjunto de ideias que não querem concretizar.

Repito: este plano, tendo alguns aspetos positivos, aqueles que já estão previstos no Ferrovias 2020, com o qual concordamos, não é possível de executar nas atuais circunstâncias financeiras, nem com o atual quadro comunitário.

Só há uma razão para que o Bloco traga esta matéria hoje aqui: é para dizer que se enganou no apoio ao Partido Socialista, que esteve distraído durante estes quatro anos em que aprovou Orçamentos e não foi capaz de obrigar à execução da Linha do Minho, cuja necessidade ínfima era a eletrificação e fizeram apenas 10 km, ou da Linha do Oeste, cuja execução estava prevista em todos os planos desde há 20 anos. Pergunto ao Sr. Deputado do Bloco de Esquerda e ao Partido Socialista qual é a execução da Linha do Oeste, hoje.

É preciso esperar por uma intervenção do Partido Socialista, do Deputado Pedro Coimbra, aliás, já um pouco atrasada, porque ainda no tempo do ex-Ministro Pedro Marques o metro do Mondego, ou, agora, o Sistema de Mobilidade do Mondego, foi proposto pelo Partido Socialista, não executado pelo Partido Socialista, voltado a propor pelo Partido Socialista e, Sr. Deputado Pedro Coimbra, qual é a execução do metro do Mondego, agora Sistema de Mobilidade do Mondego, hoje? Qual é, Sr. Deputado?! É «bola»! Portanto, é preciso ter muita coragem, é preciso ter um espírito eleitoralista, tão evidente que hoje perpassa desde o Bloco de Esquerda ao Partido Socialista e ao Partido Comunista Português, para vir dizer «Bom, não fizemos nada, temos a EMEF completamente paralisada».

No início da Legislatura, o Governo pediu ao Parlamento tempo para o novo plano de ação para a EMEF e apresentou cinco cenários. Quatro Orçamentos depois, quatro anos depois, o que é que o Governo apresenta para a EMEF? Diz que a EMEF está completamente paralisada.

Termino com o exemplo da CP, que, para além de ser a campeã das cativações, aliás, como todo o setor empresarial do Estado na área dos transportes, sendo o Ministério das Infraestruturas o campeão das cativações, apresenta hoje menos comboios, menos pessoal e menos capacidade de resposta.

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Sr. Deputado, tem de terminar.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Termino, Sr. Presidente, dizendo que, de facto, deixámos trabalho feito. Chamava-se Ferrovias XXI e tinha todo o plano de reformulação da CP e toda a necessidade de material circulante, nos serviços regional, internacional, de longo curso e suburbano.

O que é que o Governo fez ao plano? Não fez nada, porque, para isso, era preciso governar, era preciso agir, era preciso fazer opções, era preciso decidir investimentos e, disso, os senhores nunca foram capazes!

*Aplausos do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para uma intervenção, em nome do PCP, tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O PCP deseja reafirmar aquilo que transmitiu a esta Assembleia em 2015, quando foi discutido o plano ferroviário nacional, no âmbito dos projetos de resolução apresentados, primeiro, pelo Partido Ecologista «Os Verdes» e, logo a seguir, pelo Bloco de Esquerda.

Já nessa altura, o PCP sublinhou a necessidade de a ferrovia ser pensada como um todo, verdadeiramente em rede. Se é verdade que a articulação entre meios de transporte é crucial e indispensável, não é menos

verdade que a ferrovia tem de ser considerada como tal, como sistema ferroviário enquadrado, como deve ser, num plano nacional de transportes.

Ao longo das décadas, convencionou-se designar como «planos rodoviários nacionais» os sucessivos diplomas que, por determinação do Estado, definiam a nomenclatura, a hierarquia, a sistematização da rede viária, existente ou a construir.

Ora, uma das diferenças fundamentais da ferrovia está precisamente na conceção estrategicamente integrada, que deve englobar ao mesmo tempo a infraestrutura ferroviária e o material circulante ferroviário, por razões não só de racionalidade do planeamento, mas também de defesa do serviço público e, até, como importante fator na operacionalidade e mesmo na promoção da segurança do transporte ferroviário.

Foi um autêntico crime que se cometeu neste País, não só o desmantelamento de parte importante da rede ferroviária nacional, mas também, desde logo, a segmentação da CP, a separação da REFER e, depois, a fusão com a Estradas de Portugal. Separaram o rodado do carril e, depois, misturaram o carril com o alcatrão!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Exatamente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O que é preciso fazer é estabelecer um objetivo e trabalhar no sentido da reunificação da ferrovia. Não desistimos de defender a reintegração de toda a EMEF na CP.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Muito bem!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Estivemos sozinhos, nesta Legislatura, a defender esta medida, mas a vida está aí a demonstrar que é uma necessidade incontornável e com uma importância estratégica.

Não deixaremos de sublinhar que a operação de transporte ferroviário tem de ser desenvolvida de modo integrado com a gestão da infraestrutura. Entretanto, reafirmamos a exigência — eu diria, a emergência — para que se concretize, quanto antes, a aprovação pelo Governo e a entrada em execução, no terreno, do plano nacional para o material circulante ferroviário, conforme foi aprovado nesta Assembleia, no ano passado, por proposta do PCP.

Sobre a terceira travessia do Tejo, projeto estruturante para o desenvolvimento territorial da região e do País, que deve ser rodoferroviária, já nos referimos ao contrato que está em vigor e a essa desastrosa PPP (parceria público-privada) com a Lusoponte, que tanto prejuízo tem causado às populações e ao interesse público.

O BE já reconheceu que este contrato termina antes do fim da vigência deste plano que propõe, o que já relativiza a questão, mas o problema de fundo, que é um problema político substancial, é o de submeter o País, o seu desenvolvimento, as opções estratégicas, a própria soberania de quem decide o seu futuro à gestão de PPP e ao medo da litigância com os grupos económicos. Aliás, lembramos a discussão que se tem feito a este propósito, na Comissão de Inquérito às Rendas Excessivas.

Mais do que isso, esta é uma opção de sujeitar e definir opções de planeamento estratégico não só em função das determinações orçamentais e imposições da União Europeia, mas também em função de conceções políticas que não acompanhamos, traduzidas, desde logo, no modelo de financiamento baseado em receitas próprias da ferrovia, receita consignada de taxas e o Fundo de Carbono.

O que é exigível é que as responsabilidades do Estado sejam efetivamente assumidas numa base de contratualização e de transferências regulares, programadas e previsíveis no Orçamento do Estado. O planeamento estratégico também traduz opções políticas e modelos de desenvolvimento.

Nesse sentido, aquilo que o PCP preconiza, defende e reafirma neste debate é a necessidade de defender e valorizar o serviço público, uma rede ferroviária integrada, com o próprio serviço de transporte ao serviço das populações, dos setores produtivos, da economia, do País e do desenvolvimento nacional.

*Aplausos do PCP e de Os Verdes.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para uma intervenção, em nome do Partido Socialista, tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Murcela.

O Sr. **Pedro Murcela** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados e Sr.<sup>as</sup> Deputadas: Não podemos fazer um debate sobre a ferrovia nacional sem mencionar a obra que representa o maior investimento ferroviário feito em Portugal nos últimos 100 anos, que é o Corredor Internacional Sul, Sines-Caia.

Este Governo apostou, e bem, na expansão da rede ferroviária nacional, ao invés do que foi feito no passado. O Corredor Internacional Sul, Sines-Caia, é um percurso ferroviário que integra todos os distritos do Alentejo: Évora, Beja e Portalegre. São projetos como este que vêm contribuir para o desenvolvimento do interior do País. Será um troço eletrificado e preparado para a circulação de comboios de mercadorias com 750 m de extensão.

Este investimento é absolutamente essencial para melhorar a competitividade externa e a coesão interna do País. À escala nacional, é importante, porque o Porto de Sines representa mais de 50% da carga movimentada nos portos nacionais. À escala europeia, todos reconhecemos que a nova linha ferroviária vai promover a conectividade transfronteiriça, ao potenciar a ligação do Porto de Sines à Europa, promovendo, assim, a integração de Portugal no Corredor Atlântico.

Como é do vosso conhecimento, no passado dia 11 de fevereiro de 2019, foi adjudicada a construção do novo troço Évora Norte-Freixo. Este é o primeiro de três troços da ligação Évora Norte-Elvas, com 20,5 km, representando um investimento público de 46,6 milhões de euros.

O Corredor Internacional Sines-Caia trará enormes benefícios ao transporte de mercadorias, pois representa uma redução da extensão em 140 km e da duração do transporte em três horas e meia, reduzindo, consequentemente, custos, e, por outro lado, aumentará a capacidade para a circulação de comboios, dos atuais 17 para 30 por dia.

Acrescendo a isto, surge também como uma oportunidade de potenciar o dinamismo económico existente nesta região. Recordo que se trata de uma região com importante atividade económica na indústria dos mármore, tendo ainda a possibilidade de induzir outras atividades económicas na região.

Esperamos que, com a construção do Corredor Internacional Sul, Sines-Caia, as empresas se fixem mais no Alentejo e possam ver nesta infraestrutura uma oportunidade de ter melhores condições para exportar para a Europa ou para todo o mundo, a partir do Porto de Sines.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para uma intervenção, em nome do Bloco de Esquerda, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Falcato.

O Sr. **Jorge Falcato Simões** (BE): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: De acordo com a regulamentação europeia, os Estados-Membros devem estabelecer planos nacionais, com vista à eliminação progressiva de todas as barreiras à acessibilidade identificadas no sistema ferroviário.

A realidade é bem diferente.

Nas Linhas do Algarve, do Oeste, do Douro, do Minho, são raros os comboios acessíveis. No ramal de Beja, não são raros, são completamente inexistentes.

Os serviços *Intercidades* são todos inacessíveis.

Das 426 estações existentes com serviço de passageiros, apenas cerca de 130 permitem o embarque e o desembarque de passageiros em cadeira de rodas. Mas, destas 130 estações, só em 60 existe um serviço de apoio a estes clientes no embarque e no desembarque.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, 22 anos depois de esta Assembleia ter aprovado, por unanimidade, legislação que exige a adaptação das estações ferroviárias, a situação é esta.

São 22 anos de incúria e exclusão das pessoas com mobilidade condicionada.

Para terem acesso a este serviço lastimável, as pessoas com deficiência ainda são obrigadas a pedir apoio com 24 horas de antecedência. Esta exigência da CP é claramente uma prática discriminatória face às pessoas com deficiência, de acordo com a Lei n.º 46/2006, uma ilegalidade que, infelizmente, continua impune.

A acessibilidade em geral, quer no ambiente edificado, quer nos transportes ou na comunicação, é fundamental para acabar com as práticas discriminatórias a que estão sujeitas, diariamente, as pessoas com deficiência e uma condição essencial para viabilizar a sua inclusão social.

É urgente acabar com esta discriminação. As pessoas com deficiência não podem continuar eternamente a ser cidadãos e cidadãs de segunda e é também por isso que apresentamos o nosso plano ferroviário nacional.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Sr. Deputado Jorge Falcato, a Mesa regista a inscrição da Sr.<sup>a</sup> Deputada Helga Correia, do PSD, para pedir esclarecimentos.

Faça favor, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Helga Correia** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr. Deputado Jorge Falcato, quatro anos depois, tudo na mesma! Podia ser o nome de um bom filme, mas não é.

**Vozes do PSD:** — É verdade!

A Sr.<sup>a</sup> **Helga Correia** (PSD): — Esta é a realidade que temos e é aquilo a que os portugueses assistem no País real.

Hoje, podemos dizer que se apresenta a debate um novo Bloco de Esquerda. Onde tem andado o Bloco de Esquerda? Falo daquele que aprovou quatro Orçamentos,...

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Helga Correia** (PSD): — ... o mesmo que faz oposição às sextas-feiras até ao meio-dia e que, depois do meio-dia, volta ao lado do Partido Socialista.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Helga Correia** (PSD): — Terá sido enganado? Estará arrependido?

Sr. Deputado, acha normal que o Bloco de Esquerda assista tranquilamente ao descarrilamento do setor ferroviário português e só agora desperte para fazer oposição ao Governo que apoia? Será que apoia? Fica a dúvida!

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Apoia, apoia!

A Sr.<sup>a</sup> **Helga Correia** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O Bloco de Esquerda apresenta-se hoje, claramente, numa tentativa de descolagem, de abandono do comboio em andamento,...

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Helga Correia** (PSD): — ... com receio de que o mesmo descarrile. Mas, Srs. Deputados, é tarde demais para descolar!

Durante os últimos anos, a esquerda, e o Bloco de Esquerda em concreto, fechou os olhos e bateu palmas, juntamente com o Governo, às cativações do Superministro Mário Centeno,...

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — São todos Centeno!

A Sr.<sup>a</sup> **Helga Correia** (PSD): — ... ao motor da automotora que caiu na Linha do Minho,...

**Vozes do PSD:** — Bem lembrado!

A Sr.<sup>a</sup> **Helga Correia** (PSD): — ... aos sucessivos atrasos e supressões.

Não deixa de ser curioso que os únicos comboios que não foram suprimidos ou não tiveram atrasos tenham sido os do Partido Socialista, como aconteceu no passado sábado, em Aveiro.

*Aplausos do PSD.*

Sr. Deputado, será isto normal? Perante tudo isto, as esquerdas aplaudiram os anúncios de milhões feitos pelo paladino do investimento e da baixa taxa de execução, o seu ex-Ministro Pedro Marques, o pior ministro do Governo!

Sr. Deputado, parece-lhe aceitável que, quatro Orçamentos depois, estejamos pior do que estávamos?

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Falcato.

O Sr. **Jorge Falcato Simões** (BE): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Deputada, tenho a impressão de que não ouviu nada do que eu disse!

A Sr.<sup>a</sup> **Helga Correia** (PSD): — Ouvi, ouvi!

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Passaram quatro Orçamentos!

O Sr. **Jorge Falcato Simões** (BE): — São 22 anos de incúria e exclusão das pessoas com deficiência. São 22 anos! Onde é que a Sr.<sup>a</sup> Deputada andou nestes 22 anos, não sei!

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — É essa a sua resposta?! É que passaram quatro Orçamentos!

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para uma intervenção, em nome do PSD, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Fátima Ramos.

A Sr.<sup>a</sup> **Fátima Ramos** (PSD): — Ex.<sup>mo</sup> Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Hoje, o Parlamento assiste a um ato de contrição do Bloco de Esquerda.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Fátima Ramos** (PSD): — A deriva socialista para o extremismo de esquerda fez com que o Bloco e o PCP aprovassem quatro Orçamentos do Estado. PS, PCP e Bloco são responsáveis pelo falhanço governativo na ferrovia!

Nunca, na democracia portuguesa, um Governo fez tão pouco investimento público. Sem investimento público, com uma maioria de esquerda perdida em arranjinhos parlamentares e governativos, os portugueses foram condenados à degradação dos serviços públicos. Portugal desperdiçou o esforço feito pelos portugueses nos anos da troica, deixou-se ultrapassar e regressou à cauda da Europa.

Ao mesmo tempo que o Governo presenteava as famílias com a maior carga fiscal de sempre, assistiu-se à degradação do sistema de saúde, de educação e da justiça, as pessoas esperam um ano pela reforma.

Vivemos tempos de ilusão. Promessas e mais promessas que, em vez de se transformarem em investimento, permitiram o colapso do sistema público de transportes.

O Bloco, durante quatro anos, adormecido pelo sonho de vir a ser muleta do PS no Governo, tudo permitiu. Agora, em cima das eleições, procura votos e importância.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, nos últimos quatro anos, esta maioria nada fez para salvar a ferrovia. Investimento estrutural, apontado, ano após ano, como prioridade nacional, acabou transformado num caos: carruagens superlotadas, comboios suprimidos, motores a caírem, um desnorte absoluto por falta de investimento. Atrasaram a revisão dos comboios regionais e desperdiçaram-se centenas de milhares de euros no aluguer a Espanha.

Todos os dias temos uma sensação de bipolaridade: dois países.

Das pessoas, ouvimos relatos de supressão de comboios, acompanhados por alertas da administração da CP.

*Protestos da Deputada do PCP Rita Rato.*

Desta maioria e do Bloco ficámo-nos por um silêncio triste de quem trocou princípios por ambição.

Às pessoas de nada vale este teatral ato de contrição. O Bloco não só permitiu como entusiasmou esta governação. São parceiros da acentuada degradação dos serviços públicos.

*Protestos do BE.*

O esforço dos portugueses permitiu o cumprimento do acordado com a troica. Criámos bases para a recuperação do País, para o seu desenvolvimento.

Passados quatro anos, deveríamos estar como os melhores, mas, pelo contrário, ancorámos no fundo do campeonato europeu.

Perguntamo-nos: onde andou o Bloco nestes anos? Fora do tempo, como Pilatos, vêm agora apresentar uma proposta para o futuro da ferrovia, qual areia para os olhos, esquecendo que durante quatro anos foram responsáveis pelo menor investimento público de Portugal na história democrática.

*Aplausos do PSD.*

*Protestos do BE e do PCP.*

Os atrasos no Ferrovia 2020 ultrapassam, em alguns casos, os três anos. O grau de execução do investimento era inferior a 10% em janeiro deste ano. Em 2018, apenas executaram 50% do que tinham previsto. Em todos os anos, faltou investimento, sobraram cortes, sobrou demagogia.

*Protestos do Deputado do PS Fernando Rocha Andrade.*

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, todos temos bem presente os sucessivos anúncios do ex-Ministro Pedro Marques, sempre a vender ilusão e a culpabilizar o passado, o passado daqueles que, com enorme sacrifício, deixaram o País que permitiu a António Costa anunciar o virar da página da austeridade.

Refiro um exemplo do meu distrito: o Governo do Partido Socialista arrancou os carris em 2010, a seguir, abandonou as obras.

*Protestos do PS e do PCP.*

Foi o mesmo Governo que, na altura, se comprometeu a fechar 800 km de linha férrea no País. E depois, o que tivemos? O Ministro Pedro Marques, em vésperas de eleições autárquicas, a prometer o BRT (Bus Rapid Transit) e, nas vésperas das eleições europeias, veio novamente lançar o primeiro concurso. E que foi que os portugueses viram? Nada, até este momento!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas os senhores quase iam entrando nessa história!

A Sr.<sup>a</sup> **Fátima Ramos** (PSD): — Apesar de este Governo ter herdado um país sem troica, as pessoas continuam à espera de tudo.

*Protestos do PS, do PS e do PCP.*

O Bloco viabilizou cada um dos quatro Orçamentos do Estado, foram sempre cúmplices desta governação e procuram agora libertar-se das culpas que carregam.

Pergunto: porque é que o Bloco nunca exigiu ao Governo que investisse na ferrovia? Porque permitiram que o Governo mantivesse na gaveta os processos para a compra de material circulante?

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Porque será?!

A Sr.<sup>a</sup> **Fátima Ramos** (PSD): — Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, enfrentamos uma esquerda esquecida, a esquerda que criticava o Governo pela falta de investimento, esquecendo que estávamos em pré-bancarrota herdada do PS, é a mesma que, já sem troica, procura esquecer que aprovou quatro Orçamentos do Estado.

*Aplausos do PSD.*

Os responsáveis pelos danos provocados por esta governação devem assumir a sua responsabilidade. Democracias sólidas exigem combate ao populismo e assunção de responsabilidade. Não é possível serem governo três anos e meio e agora, em cima das eleições, procurarem ser oposição. Portugal não é palco de teatro e exige seriedade.

*Aplausos do PSD.*

*Protestos do PS, do BE e do PCP.*

A discussão de um plano ferroviário estruturado e de futuro deverá ser sempre feita no início de uma legislatura.

Agora, é tempo de viver o presente. Impera a necessidade de contratação de pessoal e de avaliação da falta de investimento público feita nos últimos quatro anos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Tudo o que o PSD não fez! Se não fosse tão mau, até dava para rir!

A Sr.<sup>a</sup> **Fátima Ramos** (PSD): — Pessoas em lista de espera nos hospitais, as pessoas à espera de comboios, que não aparecem, são essas as avaliações do País real!

Ao Bloco, não haverá ato de contrição que o dispa da culpa desta governação!

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Hortense Martins, do Partido Socialista.

A Sr.<sup>a</sup> **Hortense Martins** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: A intervenção da bancada do PSD revela um completo desnorte.

O Sr. **Cristóvão Norte** (PSD): — Vocês é que estão desnorteados!

A Sr.<sup>a</sup> **Hortense Martins** (PS): — De facto, são tão fleumáticos quando estão na oposição, mas, quando podem fazer verdadeiramente um trabalho a sério, a favor das portuguesas e dos portugueses, o que fazem? Nada!

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Mas o Governo é vosso!

A Sr.<sup>a</sup> **Hortense Martins** (PS): — Apela ao empobrecimento, apela à emigração e assim contentam o País.

*Aplausos do PS.*

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, nós não podemos permitir que tentem reescrever a História e, com este cenário de teatro feito aqui, no Parlamento, se tentem credibilizar.

De facto, hoje, o debate devia ser sério, devia ser sobre a ferrovia, devia ser sobre como encarar o futuro do País com este importante elemento, como o Governo do Partido Socialista tem querido demonstrar, até com um plano de descarbonização e de neutralidade carbónica, e nós, no PS, encaramo-lo de forma muito séria.

É por isso que consideramos que pensar e debater este assunto é sempre positivo; no entanto, como vimos, parece mais que está ser feito de uma maneira um pouco eleitoralista, permitam-me que o diga.

Está, neste momento, a ser discutido na Assembleia da República o plano nacional de investimentos, fazemos apelo para que todas as bancadas contribuam e se construa um consenso, onde está incluída, naturalmente, a ferrovia, e tudo se ignora, neste projeto de lei, tentando fazer de novo.

Uma discussão destas não pode ser separada da responsabilidade e da necessidade de priorização programática e é por isso que, sem prejuízo de debatermos e planearmos o País, devemos concentrar-nos em executar o que já está planeado e julgo que com o acordo de todos.

Como aqui foi dito, são projetos infraestruturantes, como estão delineados no plano Ferrovia 2020, na Linha do Minho, na Linha do Norte, na Linha do Douro, no Corredor Internacional Norte, no Corredor Internacional Sul.

Temos este plano em curso e que não pode ser menorizado. Temos mais de 2000 milhões para investimento neste plano, a que acresce mais 4000 milhões no PNI. E, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, temos ainda outros instrumentos que se coordenam com este, como o PNPOT (Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território), o Roteiro para a Neutralidade Carbónica e o PT 2030. São investimentos estratégicos que estão em curso, como, por exemplo, como já referi, o Corredor Internacional Norte. E recordo que, por exemplo, a Linha da Beira Baixa estava parada há mais de uma década e foi este Governo que retomou a sua eletrificação, que já está em curso, e a reabertura do troço Covilhã-Guarda, bem como a ligação à Linha da Beira Alta, denominada «Concordância das Beiras».

*Aplausos do PS.*

Temos ainda de investir, no que diz respeito ao sistema, numa importante empresa, que é a CP, e também na EMEF. Já foi aqui dito pelo Sr. Ministro que são necessários recursos para o seu reforço, quer em termos de capital, quer em termos de recursos humanos.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, termino dizendo que é necessário ter em conta que a CP, neste ano de 2018, transportou 126 milhões de passageiros, o que quer dizer muito sobre o serviço prestado, que tem de ser melhorado, que tem de ser tido em conta para todo o País, que temos muito a fazer.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Têm, sim senhor!

A Sr.<sup>a</sup> **Hortense Martins** (PS): — Por isso, com seriedade e com responsabilidade, vamos continuar a pugnar por uma melhor ferrovia, mas tendo em conta tudo o que temos pela frente para a sua concretização.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José de Matos Correia): — Para encerrar o debate, em nome do grupo parlamentar proponente, tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, que beneficia da cedência de 1 minuto pelo PAN. Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O debate que hoje trouxemos aqui, ao contrário de algumas das acusações que foram feitas, não é novo. O primeiro projeto de resolução que o Bloco de Esquerda apresentou a esta Assembleia, nesta Legislatura, ainda em 2015, visava a realização de um plano ferroviário nacional. O facto de agora virmos com um projeto de lei é porque o Governo, durante nestes quatro anos, não fez aquilo que a Assembleia da República recomendou. E, registe-se, porque parece que há uma perda de memória da parte das bancadas do PSD e do CDS,...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sim?! Já passaram quatro anos!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — ... que o problema deles com a ferrovia não se resolve com a retórica que hoje trouxeram aqui, mas vê-se nas votações que fizeram.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Exatamente!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — É que, em 2015, o PSD e o CDS foram os únicos grupos parlamentares que votaram contra esta proposta do Bloco de Esquerda.

A Sr.<sup>a</sup> **Catarina Martins** (BE): — Exatamente!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Por isso, se algum ato de contrição teria de existir hoje, aqui, para esta proposta ser viabilizada, era do PSD e do CDS, reconhecendo que estiveram, no passado, contra a ferrovia e que, agora, estariam a favor, coisa que não aconteceu, porque nós sabemos que também no presente estão contra a ferrovia no nosso País.

Do lado do Partido Socialista, a acusação aparece também como espúria, porque nós demos a possibilidade ao Governo para estudar, para dialogar, para fazer, e o Governo não fez aquilo que a Assembleia da República recomendou.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Exatamente!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Por isso, quando se esperava que o Grupo Parlamentar do PS levasse a sério a sua votação e agora fosse consequente, não deixando que esta fosse uma legislatura perdida, na prática, também se escuda na retórica para nada fazer. Resultado: ficamos aqui, por mão do PSD, do CDS, mas também do PS, a ver «os comboios passar».

Por isso, Sr. Presidente, é facto que estamos próximo de eleições e, se eu fosse o maquinista deste comboio, só lhe podia pedir para que acelerasse, porque esta estação, claramente, não está à altura da defesa da ferrovia do País, não está à altura da urgência climática do País e à altura do passo em frente que este projeto de lei significava.

*Aplausos do BE.*

*Entretanto, reassumiu a presidência o Presidente, Eduardo Ferro Rodrigues.*

O Sr. **Presidente**: — No segundo ponto da ordem do dia, sem tempos atribuídos para discussão, consta a Proposta de Resolução n.º 87/XIII/4.<sup>a</sup> (GOV) — Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República de Angola, assinado em Luanda, em 18 de setembro de 2018.

No terceiro ponto, também sem tempos atribuídos para discussão, consta a Proposta de Resolução n.º 89/XIII/4.<sup>a</sup> (GOV) — Aprova o Acordo entre a República Portuguesa e a República do Peru no domínio da Redução da Procura e da Prevenção e Combate ao Tráfico Ilícito de Estupefacientes e de Substâncias Psicotrópicas, assinado em Lisboa, em 30 de janeiro de 2012.

Passamos, então, ao quarto ponto, referente às votações regimentais.

Antes de mais, vamos proceder à verificação do quórum de deliberação, utilizando o sistema eletrónico.

*Pausa.*

O quadro eletrónico regista 200 presenças, às quais se acrescenta a da Sr.<sup>a</sup> Deputada Carla Cruz (PCP), perfazendo um total de 201 Deputados, pelo que temos quórum para proceder às votações.

Vamos começar por votar o Voto n.º 820/XIII/4.<sup>a</sup> (apresentado pelo PSD e subscrito por Deputados do PS) — De pesar pelo falecimento do Comendador Ângelo Azevedo, que vai ser lido pelo Sr. Secretário Duarte Pacheco.

A família está presente nas galerias, associo-me ao luto da família.