



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DE APOIO AO VEREADOR DO PCP

Moção n.º 16 /2026

**Contra as subconcessões ferroviárias das linhas suburbanas da AML:
defender o transporte ferroviário como pilar estruturante da mobilidade
metropolitana, decisivo para a coesão territorial da AML, relevante para a
qualidade do sistema de mobilidade da cidade de Lisboa**

- A. Escreveu o semanário Expresso, na sua edição de 31 de outubro de 2025, ‘viajar nos comboios da Grande Lisboa “é indigno”’; fazendo uso de uma expressão de um utente na avaliação sobre o serviço prestado pela Fertagus na linha que liga Lisboa a Setúbal. Lembra ainda o semanário que nas linhas de Setúbal e na linha de Sintra, sem aumento da oferta, ambas “tinham em 2024 mais 80% de passageiros do que em 2018”.
- B. Vários têm sido os registos divulgados, nomeadamente na imprensa escrita (Público, 27.01.2026), sobre o estado a que chegou a qualidade do serviço ferroviário na AML depois de décadas de opções políticas, potenciadas por orientações estratégicas da União Europeia, que visaram o desmembramento, desmantelamento e desinvestimento na capacidade empresarial pública e no próprio setor ferroviário em Portugal.
- C. Casos de outros países europeus, onde o processo de liberalização da ferrovia foi antecipado e acelerado, merecendo o caso inglês o maior destaque nesta avaliação, permitem caracterizar o destino a que tal trajetória tem conduzido os setores e serviços ferroviários: fragmentação empresarial, desmantelamento do efeito “rede”, privatização de serviços, diminuição da qualidade de serviço, degradação das condições laborais e aumento de precariedade, outsourcing de serviços enfraquecendo a capacidade empresarial do setor, insolvência de empresas. Em resumo: o colapso de sistemas ferroviários nacionais, cujas consequências colocam como imperativa a reversão de todo o processo de liberalização prosseguido tal como testemunha o processo já em curso no Reino Unido.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DE APOIO AO VEREADOR DO PCP

- D. A situação atual do setor ferroviário nacional, com particular destaque para os serviços ferroviários na Área Metropolitana de Lisboa, não é indissociável das opções de política neoliberal impostas ao setor ferroviário nas últimas décadas e fomentadas pelas opções de política setorial da União Europeia. É neste quadro de opções, que conduziu à destruição da capacidade nacional de produção de comboios e que tem impedido a aquisição de comboio pela CP, que se encontra a fundamentação para a qualidade “indigna” dos serviços ferroviário prestados na Grande Lisboa referido na reportagem do semanário supracitado (no ponto 1).
- E. Segundo a Estratégia Regional de Lisboa 2030, promovida pela AML e a CCDRLVT, na comparação com outras áreas metropolitanas europeias, a AML mostra-se “claramente deficitária” na utilização do transporte ferroviário de passageiros, pelo que se considera prioritária “a promoção da aproximação aos parâmetros internacionais de conectividades ferroviária”, nomeadamente, “em termos de melhoria das condições de funcionamento ao nível de serviço ferroviário prestado”.
- F. Considera ainda a Estratégia Regional Lisboa 2030, a necessidade de colocar como prioritárias a implementação de medidas de reforço da “capacidade das redes metropolitanas estruturantes e a modernização do sistema de mobilidade”, designadamente, na sua componente ferroviária, bem como a implementação de medidas de “reforço do modo ferroviário no contexto da oferta de transporte metropolitana e do seu papel nas redes de prestação de serviços, a diversas escalas”
- G. É no cruzamento das consequências das opções de liberalização do setor com a dimensão das necessidades de intervenção no setor ferroviário a nível metropolitano que se recebe com extraordinária preocupação e conseqüente rejeição o anúncio, por parte do Governo, da intenção de avançar para a subconcessão dos serviços ferroviários urbanos de Lisboa (e o Porto), designadamente das linhas de Sado, Cascais e Sintra-Azambuja. Uma opção que conduzirá de forma imediata a maior fragmentação do serviço, ao desmantelamento da rede ferroviária regional e que se anuncia como antecâmara de futuros e mais gravosos processos de privatização setorial que acelerarão o processo de



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DE APOIO AO VEREADOR DO PCP

destruição da CP como grande empresa nacional e ao colapso do serviço ferroviário regional.

- H. A subconcessão e a fragmentação da rede ferroviária regional, designadamente, das linhas mais rentáveis do conjunto de serviços prestados pela CP, terá consequências que colocarão em causa toda a operação da CP em termos nacionais e a própria sobrevivência da empresa.
- I. Segundo notícia recentemente publicada, a própria Administração da CP vem revelando preocupações sobre o potencial impacte das subconcessões sobre vários domínios do funcionamento da empresa. O próprio plano estratégico da CP – Plano Estratégico 2026-2030, “não prevê quaisquer subconcessões e revela até algumas preocupações com a entrada de privados, nomeadamente, a eventual perda de sinergias se a empresa segmentar serviços, que deveriam estar integrados, para serem explorados por outras entidades” (Público, 29.04.2026).
- J. Por outro lado, a fragmentação e futura privatização, da prestação do serviço ferroviário na região de Lisboa apresenta-se como um caminho perigoso e contrário ao interesse nacional e regional, nomeadamente, pelos impactos negativos que se podem prever na degradação do funcionamento da rede ferroviária regional, confrontando, neste aspeto, opções estratégicas de desenvolvimento do sistema de mobilidade e intermodalidade regional, tal como estabelecidas na Estratégia Regional de Lisboa 2030.
- K. A modernização, qualificação e ampliação da rede ferroviária regional, a promoção da sua interoperabilidade com outros modos de transporte, é um elemento decisivo que se coloca muito para lá de uma perspetiva de desenvolvimento da mobilidade regional. O desenvolvimento do transporte ferroviário metropolitano é um pilar fundamental na promoção de uma estratégia de ordenamento, coesão e desenvolvimento do território da AML, da sua rede urbana, do reequilíbrio da geografia de emprego, da reversão da macrocefalia de Lisboa no quadro metropolitano, da alteração do padrão de mobilidade metropolitana em favor de transportes ambientalmente mais sustentáveis. Isto é, a



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DE APOIO AO VEREADOR DO PCP

aposta no serviço ferroviário de transporte é fundamental para uma área metropolitana de Lisboa mais qualificada, mais equilibrada, sustentável e justa.

- L. Por tudo o que acima foi enunciado, a AML, e a cidade de Lisboa em particular, precisam de um sistema ferroviário regional sob gestão pública, modernizado, qualificado, reforçado e articulado com o sistema metropolitano de mobilidade intermodal. É, pois, necessário inverter a política nacional ferroviária e travar as opções de fragmentação do serviço ferroviário metropolitano através das anunciadas subconcessões.

O Vereador do PCP na Câmara Municipal de Lisboa, nos termos do ponto 4, do artigo 11º do Regimento da Câmara Municipal de Lisboa, publicado no 1º Suplemento do Boletim Municipal nº 157, de 2025/11/20, vem requerer que a Câmara Municipal, reunida a 27 de maio de 2026, delibere instar o Governo a:

1. Anular o processo conducente à subconcessão dos serviços ferroviários urbanos de Lisboa, designadamente das linhas de Cascais, Sintra-Azambuja e Sado;
2. Reforçar o papel atribuído ao serviço público de transporte ferroviário no contexto do sistema de mobilidade da Área Metropolitana, reforçando também a intermodalidade deste sistema;
3. Definir um plano de investimento na ferrovia e no serviço de transporte ferroviário, visando a modernização e o reforço dos serviços de transporte ferroviário a oferecer pela CP e de modernização das infraestruturas urbanas ferroviárias (estações e acessos) na cidade de Lisboa e na Área Metropolitana de Lisboa;
4. Transferir para a CP o serviço prestado na linha de Setúbal (atualmente prestado pela Fertagus);
5. Reforçar o serviço prestado em transporte ferroviário nas linhas em serviço na cidade de Lisboa (mais comboios, mais horários, melhor serviço, melhores estações, melhor intermodalidade);



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DE APOIO AO VEREADOR DO PCP

6. Reverter o processo de segmentação da CP e de separação da infraestrutura do operador, defendendo o desenvolvimento da CP como o grande operador público de transporte com uma posição determinante na resposta coletiva às necessidades nacionais e regionais de mobilidade ferroviária.

Lisboa, 27 de maio de 2026

O Vereador do PCP

João Ferreira