

A distância é mais barata, mas não há espaço para todos: A realidade do Passe Ferroviário Verde

Ouve-se o som das malas e vê-se gente carregada. A grande parte são jovens que vêm acompanhados, outros de fones, e há sempre quem ande mais apressado do que o resto. São 14h56. Na Estação de Santa Apolónia, em Lisboa, está prestes a partir o Intercidades rumo ao norte. A agitação é maior por ser sexta-feira, o dia em que muitos estudantes regressam a casa com o Passe Ferroviário Verde, o título criado pela CP – Comboios de Portugal a 21 de outubro de 2024 e que, por 20 euros mensais, permite a qualquer português viajar duas vezes por dia em todos os serviços ferroviários à exceção do Alfa Pendular.

Numa das carruagens do meio viaja Afonso Ribeiro. É cliente habitual deste serviço todas as semanas. De Lisboa até Braga são 3h45m, 15 paragens, mas a viagem do Afonso começa com 24 horas de antecedência quando tem de marcar o lugar num dos três únicos comboios Intercidades que seguem todos os dias para a sua cidade.

“Tenho sempre de colocar um despertador para comprar a viagem, porque não há lugares suficientes”, relata-nos destacando ser esta a maior dificuldade para conseguir passar o fim de semana em casa. Foi em 2022 que chegou a Lisboa. Escolheu a cidade para estudar e acabou por ficar cá até hoje, sem planos de quando irá voltar. Inicialmente as viagens eram feitas de autocarro, mas só “um bilhete chegava a custar 20 euros”.

Os lucros a troco de atrasos

Aderiu ao Passe Ferroviário Verde para beneficiar economicamente. Feitas as contas, um bilhete de ida no Intercidades, para um jovem, sem a assinatura verde, rondaria os 29 euros. Mas a falta de lugares nos comboios é a dificuldade que persiste. “Sextas, sábados e domingos, é difícil conseguir lugar”, explica-nos com alguma ânsia. A viagem segue e a cada paragem aumenta ainda mais a saudade de voltar ao abraço da família. Afonso Ribeiro aproveita o tempo para estudar e ler, e reconhece que há benefícios ao viajar de comboio. “Os bancos são mais confortáveis, há uma mesa de apoio, bar e casas de banho”, sublinhando o conforto em relação ao autocarro.

A viagem abranda, mas o tempo avança. Às paisagens que facilmente já reconhece somam-se atrasos.

“Nunca chego a horas, no mínimo são 30 minutos de atraso”, contesta realçando que em dias de greve chega mesmo a não ter viagem. Só este ano foram, pelo menos, cinco as greves convocadas pelo SNTSF (Sindicato Nacional de Trabalhadores do Setor Ferroviário).

O balanço, feito em outubro pela tutela, exatamente um ano após o lançamento deste programa, dá conta de um total de 650 mil utilizadores, que se converteram em 13 milhões de lucros. Meses antes, em abril, o ministério de Pinto Luz comunicou que a procura por comboio, nos primeiros meses do ano, aumentou em 121% nos Comboios Regionais, 54% no Intercidades e 2.4% no Alfa Pendular.

Mas, afinal, que medidas se têm tomado para fazer face a este aumento da procura por lugares em viagens de longo curso? Pergunta à qual não há resposta. Após algumas tentativas de contacto e até à conclusão desta reportagem, a CP nunca se pronunciou.

Uma realidade que se estende ao interior do país

Pelo interior, a calma também se sente nos atrasos dos comboios, e a falta de lugares é algo que Rafael Silva contesta, tal como Afonso Ribeiro. Viaja duas vezes por semana entre a Covilhã e Coimbra. A compra de bilhetes é sempre a maior dificuldade e que, defende, solucionaria com a possibilidade de “comprar de bilhetes com mais antecedência”, ou reduzindo a possibilidade de todas as faixas etárias o utilizarem. As ligações diárias são três e sempre com transbordos. O mínimo, são 3h22 minutos, quando o comboio já não chega com atraso. Um Intercidades até à Guarda, meia hora de espera, e um segundo comboio, mas regional, onde não é necessário escolher assento e facilita a procura. A par deste meio, o autocarro para o mesmo destino demora quase o mesmo tempo.

“O intercity é o único que tenho dificuldades a marcar e aos fins de semana é mais complicado, porque chega a não haver lugar”, diz-nos. Há sempre quem fique em terra, mesmo estando numa zona do país com menos população, mas que é fortemente ocupada por estudantes da Universidade da Beira Interior que lotam os transportes, como acontece na capital.

Mais comboios, apenas para curtas distâncias

À primeira vista, a aquisição de mais comboios parece ser a solução mais óbvia. Esta compra estava, aliás, prevista desde 2019, quando Pedro Nuno Santos era responsável pela pasta dos transportes. O processo foi atrasado por impugnações judiciais e implicou um custo de 191 milhões de euros para o Estado. Agora, finalmente concluído, prevê-se que as 22 locomotivas encomendadas cheguem até ao final do ano, destinadas a reforçar os serviços regionais. Neste momento, Portugal é servido por 422 unidades que incluem 244 automotoras, 44 locomotivas e 154 carruagens.

O atual governo também já anunciou novas aquisições: serão 117 unidades elétricas da francesa Alstom, num investimento de 746 milhões de euros, conforme divulgado no mês passado. Contudo, esta solução

não responde às necessidades dos passageiros de longo curso. Ambos os investimentos incidem sobretudo na modernização dos serviços urbanos, com 62 novos comboios, e dos regionais, com mais 55 unidades.

“Chegou demasiado cedo para a capacidade da rede”

João Pinto, professor e investigador da Universidade do Minho, e ex-membro da equipa do Plano Ferroviário Nacional em 2021, defende que a aposta em comboios para viagens de curta distância é importante, e ainda mais em Lisboa, “onde os serviços da CP estão muito concentrados com linhas como as de Sintra e do Sado a funcionarem com carruagens recauchutadas, o que causa avarias frequentes”. Sobre o Passe Ferroviário Verde, o investigador acredita que a medida é boa mas que “chegou demasiado cedo para a capacidade da rede”. Concretiza ainda que “ver as linhas como autoestradas não é a solução”, devendo aquelas estar disponíveis para todos os serviços. Questionado sobre a concorrência, como já sugerido por partidos à direita, deixou claro que é algo que não considera útil neste momento.

No Orçamento do Estado para 2026, o governo prevê manter os 98 milhões de euros destinados à ferrovia e ao Passe Ferroviário Verde, reafirmando-o como um dos trunfos da tutela para promover a mobilidade ferroviária. Mas, enquanto o país discute números e projeções, Afonso continua a pôr o despertador de madrugada para garantir o lugar que o leva a casa, e o Rafael segue a fazer contas ao tempo perdido entre transbordos e horários limitados. Viagens que refletem que o sucesso do passe não se mede apenas pela adesão ou pela receita, mas pela capacidade de acompanhar, na prática, a vida de quem o usa.