

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 888/XII/3.^a

RECOMENDA AO GOVERNO A REABILITAÇÃO E REABERTURA DA LINHA DA BEIRA BAIXA

O transporte ferroviário assume há mais de cem anos uma preponderância vital na mobilidade dos cidadãos. O caso português não foge à regra. O processo de desenvolvimento social e económico foi sendo acompanhado e potenciado pela construção e implementação da ferrovia em Portugal.

Milhares de trabalhadores participaram neste processo e dezenas de milhões de euros foram aplicados em infraestruturas e em material circulante. Assim, o comboio transformou-se num dos principais meios de mobilidade utilizados pela população.

Este processo começou a deteriorar-se devido a um conjunto de políticas públicas mal definidas e totalmente desajustadas. O investimento no caminho-de-ferro começou a ser substituído por autoestradas, muitas vezes em excesso, ou simplesmente por coisa nenhuma, no caso de povoações isoladas no interior.

Nos últimos 25 anos foram encerrados cerca de 900 km de linhas e reduziu-se drasticamente a oferta. No lugar de algumas estações construíram-se rotundas, como no caso de Viseu, que tem o triste título da maior cidade da Europa sem ligação ferroviária.

Em consequência, aumentaram os níveis de poluição e reduziu-se a qualidade de vida da população, muitas vezes obrigada a gastar milhares de euros no transporte individual. Esta aposta contribuiu igualmente para um aumento das importações de produtos petrolíferos, com os consequentes efeitos nefastos na balança comercial.

Para o transporte ferroviário estas decisões resultaram na perda de 120 milhões de passageiros anuais, entre 1988 e 2013.

Um dos casos mais graves de suspensão do serviço ferroviário é o da Linha da Beira Baixa. Desde 2009 que a população está a ser iludida pelo poder político. Convencida de que a linha seria encerrada para receber obras de 350 milhões de euros, aceitaram-se as promessas então efetuadas. Desde então, poucas obras foram realizadas, o atual Governo acabou com o transporte alternativo entre a Guarda e a Covilhã e o troço continua encerrado.

O caminho de Lisboa para a Guarda ficou muito mais longo, tal como o percurso da Covilhã para o Norte. Por exemplo, um cidadão que queira efetuar o percurso Covilhã-Guarda (50 km) de comboio é obrigado a passar pelo Entroncamento, Coimbra e Mangualde, efetuando centenas de quilómetros. Já as populações de Belmonte e Sabugal ficaram sem serviço ferroviário.

Após esta redução da qualidade do serviço, o Executivo ainda decidiu substituir o material circulante utilizado na ligação Lisboa-Covilhã, trocando-o por composições que deveriam estar afetas a viagens curtas e não longas, como é o caso do intercity que efetua o percurso. Bem sabemos que os comboios utilizados neste percurso são piores do que muitos utilizados em deslocações urbanas.

O caminho de degradação das condições de mobilidade ferroviária deve ser invertido. Só assim conseguiremos aumentar o número de passageiros nos transportes públicos, diminuir a poluição causada, melhorar a balança comercial e permitir a todos os cidadãos o acesso a uma mobilidade acessível economicamente.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Finalize as obras de modernização e de eletrificação da Linha da Beira Baixa e proceda à reabertura imediata do troço, cumprindo as promessas efetuadas à população.
2. Garanta a melhoria do material circulante utilizado no percurso Lisboa - Covilhã - Guarda.

3. Reponha o serviço de transporte rodoviário alternativo enquanto o troço Covilhã-Guarda estiver fechado.

Assembleia da República, 13 de dezembro de 2013.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,