PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 267/XIII - 1.ª

EM DEFESA DA REQUALIFICAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA LINHA DO OESTE COMO FATOR DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Exposição de motivos

A Linha do Oeste constitui um eixo ferroviário estratégico no plano da Rede Ferroviária Nacional que pode e deve desempenhar um papel de enorme importância no caminho-de-ferro e na economia. As potencialidades que apresenta, devidamente consideradas e exploradas, podem fazer desta Linha um elemento estruturante dos sistemas de mobilidade e logística, quer da Área Metropolitana de Lisboa quer das regiões do Oeste e do Centro, com impactos muito relevantes e positivos no plano económico, social e ambiental.

Trata-se de uma infraestrutura de elevada capacidade de transporte, ao longo de uma das mais densamente povoadas regiões do país, que pode permitir a movimentação de passageiros e mercadorias em médias e longas distâncias, de forma sustentável e responsável, tendo em conta a eficiência energética, o impacte sobre o meio ambiente e a menor emissão de poluentes para a atmosfera por unidade transportada, permitindo aliviar o congestionamento rodoviário nas estradas e cidades, libertando-as para as situações em que o modo rodoviário é adequado.

A linha do Oeste foi renovada integralmente em toda a sua extensão entre 1990 e 2004 e tem boas características de infraestrutura, particularmente quanto à via e obras de arte, permitindo velocidades de linha entre 90 e 120 km/h. O traçado é sinuoso das Caldas para sul e bastante favorável das Caldas para norte, pelo que neste troço a velocidade máxima permitida é praticamente de 120 km/h na sua integralidade (salvo zonas pontuais), mas facilmente e com muito reduzido investimento poderia ser elevada para 160 km/h pelo menos.

No entanto, a linha do Oeste foi, desde 1990, alvo de uma constante degradação da qualidade do serviço de transporte, através da implementação de horários piores e de uma redução do serviço. Tais observações foram justamente suscitadas no plano técnico por

especialistas que acompanharam e intervieram na defesa da Linha do Oeste, designadamente quando em 2011 o Governo PSD/CDS-PP de Passos Coelho e Paulo Portas aprovou em resolução do conselho de ministros (no designado "plano estratégico de transportes") o fim da Linha do Oeste enquanto eixo de transporte ferroviário de passageiros com ligação não só à AML mas também à Figueira da Foz e Coimbra.

Sendo a Linha do Oeste uma questão que é colocada e sentida pelas populações da região há muitos anos, sabe-se, entretanto, que o investimento na modernização da linha tem sido equacionado e estudado e foi por opção política que nunca se concretizou.

Em 2010 a REFER elaborou um estudo para a modernização da Linha do Oeste, no qual previa investir 161 milhões de euros para a eletrificação integral da linha e a instalação de sistemas modernos de sinalização e telecomunicações. O referido documento, que foi trazido ao conhecimento público em 2013, era intitulado "Dossier de decisão do projeto de modernização da linha do Oeste" e previa que esse investimento fosse realizado em duas fases: primeiro entre Meleças e Caldas da Rainha (81,6 milhões de euros) e uma segunda desta cidade até Louriçal, no valor de 79,4 milhões de euros. O projeto previa ainda a construção de duas variantes a sul de Torres Vedras para suavizar a sinuosidade do traçado e a construção de uma nova estação em S. Mamede (Bombarral) – na realidade tratando-se da reativação daquela estação. A calendarização desta intervenção previa que esta tivesse início no segundo semestre de 2010 e ficasse concluída no final de 2014.

Em 2016, após sucessivos anos de anúncios governamentais do lançamento de projetos para a modernização da Linha do Oeste nunca levados à prática, foi tornado público um novo projeto de intervenção neste troço ferroviário, para ser concretizado até ao terceiro trimestre de 2020, englobado no Plano Estratégico de Investimentos em Infraestruturas em Ferrovia – 2020.

A modernização anunciada abrange o troço ferroviário entre Meleças e Caldas da Rainha, com a sua eletrificação e intervenção nos sistemas de sinalização e telecomunicações e a criação de desvios ativos e pontos de cruzamento para comboios de 750m. No entanto, é excluído o troço entre as Caldas da Rainha e o Louriçal, bem como a ligação à Figueira da Foz, limitando e contrariando os potenciais efeitos positivos do investimento na modernização da Linha do Oeste, já que irão subsistir os problemas operacionais no transporte de passageiros.

São conhecidos os graves condicionalismos da CP, quanto ao parque de composições a diesel para transportes de passageiros, facto que não será atenuado com o investimento apenas parcial na eletrificação da Linha, impondo a sua utilização para a ligação para norte das

Caldas da Rainha. Ora, esta eletrificação parcial obrigaria à manutenção da já hoje despropositada mudança de comboio nas Caldas da Rainha, quando todo o percurso poderia ser feito sem transbordos, reduzindo o tempo de viagem e aumentando a comodidade. Mesmo para o transporte de mercadorias, os custos financeiros e ambientais poderiam ser reduzidos com a eletrificação da totalidade da Linha do Oeste.

O PCP reitera a necessidade de ser concretizada a modernização da totalidade da Linha do Oeste. Só assim poderão ser aproveitadas todas as suas potencialidades enquanto linha que simultaneamente apresenta características inter-regionais, regionais e suburbanas.

No entanto, e como o PCP tem também afirmado reiteradamente, o transporte ferroviário tem que ser considerado no quadro de uma estratégia integrada de desenvolvimento. O problema da infraestrutura ferroviária, na Linha do Oeste como em toda a Rede Ferroviária Nacional, deve ser analisado e atendido de forma conjugada e articulada com a questão do material circulante, afeto ao transporte ferroviário de passageiros – e também de mercadorias (recorde-se a este propósito o relatório, denunciado pelo PCP, de um consultor financeiro ao processo de privatização da CP Carga, prevendo a eliminação do transporte ferroviário de mercadorias na Linha do Oeste e em todas as outras linhas não eletrificadas). Não se pode esquecer por outro lado a necessidade de atrair indústrias locais para a utilização do transporte ferroviário e de articular com esta utilização os financiamentos associados à instalação de novas unidades industriais na proximidade do corredor ferroviário.

Por sua vez, a própria política de defesa e desenvolvimento do transporte ferroviário enquanto serviço público, fator de desenvolvimento económico e social regional, exige a consideração e a opção ao nível das políticas tarifárias, da organização da oferta, e desde logo da capacidade de resposta, com o reforço de meios humanos que permita suprir as fortes carências que se registam nesse âmbito, de forma cada vez mais grave.

A Linha do Oeste continua sujeita a sérios problemas como a falta de material circulante, cada vez mais envelhecido e sem possibilidade de reparação ou substituição.

Importa considerar e avançar, em toda a Linha do Oeste, para a eletrificação e instalação de sinalização eletrónica e telecomando das estações, a supressão de passagens de nível, a criação de zonas de cruzamento ativas, permitindo aumentar a velocidade máxima e melhorar a gestão do tráfego, tornando mais fluida e segura a circulação. Mas desde logo é urgente que haja pessoal ferroviário e material circulante disponível, que permita garantir a regularidade e o inclusive o aumento da oferta de comboios na Linha do Oeste, e que seja preparada a

substituição futura do material circulante, com a adoção da tração elétrica. De outra forma não faria sentido defender a eletrificação da Linha.

Tal como tem sido denunciado pela Comissão para a Defesa da Linha do Oeste, têm sido vividos tempos de verdadeiro martírio para quem precisa de utilizar o comboio naquele troço, sistematicamente sujeito à incerteza de haver ou não haver comboio e sem qualquer informação ou pedido de desculpas por parte da CP, já que, como se sabe, a grande maioria das estações e apeadeiros, estão encerrados ou não têm pessoal e é inexistente qualquer serviço eletrónico de indicação dos horários ou alterações. Assim, não se deve pôr em causa a recuperação que se vinha verificando no aumento do número de passageiros transportados, após as alterações introduzidas nos horários, fruto da luta travada entre 2010 e 2012 contra a degradação da Linha do Oeste.

A utilização e promoção do transporte ferroviário é aquela que garante a menor importação de petróleo, pela maior eficiência energética de transporte que permite, com reflexos positivos para a balança comercial do país. É aquela que minimiza os custos externos sociais em acidentes, com reflexo em economias no sistema nacional de saúde e segurança social e permitindo a maior regularidade e fiabilidade no transporte de pessoas, sem atrasos e de forma segura, contribuindo para a produtividade das empresas.

Por estas e outras razões, não faz sentido manter problemas antigos – ou pior ainda, como pretendia o Governo PSD/CDS-PP, eliminar um serviço ferroviário existente, numa infraestrutura em boas condições de conservação (que é caso único nas linhas cuja supressão de serviço se anunciou então) e com bom potencial de desenvolvimento a baixo custo. Faz sentido, sim, eliminar os erros na forma como é presentemente explorado e promovê-lo para que melhor se adeque à procura potencial existente, captando o mercado de outros modos de transporte mais caros e prejudiciais para a sociedade como um todo.

É indispensável defender o desenvolvimento integrado da Ferrovia Nacional, considerando a sua infraestrutura ferroviária, a operação do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, a manutenção de material circulante e equipamento, sempre na perspetiva da promoção do serviço público e da promoção da atividade económica e do aparelho produtivo. No quadro político atual, derrotado o anterior governo PSD/CDS-PP, foi possível afastar e combater as estratégias de privatização por venda ou concessão. Importa prosseguir o trabalho de defesa, promoção e desenvolvimento da ferrovia, num sector efetivamente nacional e público.

Nestes termos, e tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do Artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do número 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP apresentam o seguinte Projeto de Resolução:

Nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, a Assembleia da República resolve pronunciar-se pela necessidade das seguintes medidas:

1. A consideração de toda a Linha do Oeste para os respetivos projetos de modernização, envolvendo os troços a Sul e a Norte das Caldas da Rainha, no quadro da elaboração do Plano Ferroviário Nacional, bem como da reanálise do Plano Estratégico de Investimentos em Infraestruturas em Ferrovia – 2020.
2. A preparação para a substituição futura do material circulante, com a adoção da tração elétrica.
3. A reabertura de estações com pessoal ferroviário que possa dar a devida assistência aos passageiros, garantindo melhor qualidade e segurança aos passageiros no serviço de transporte.
4. A instalação de todas as estações e apeadeiros com um sistema de informação eletrónica de horários e eventuais alterações de serviço.

Assembleia da República, 22 de Abril de 2016

Os Deputados,

BRUNO DIAS; PAULA SANTOS; ANTÓNIO FILIPE;