



Bloco de Esquerda
Grupo Parlamentar

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1368/XIII/3.^a

EM DEFESA DE UMA LINHA FERROVIÁRIA DO OESTE INTEGRALMENTE REQUALIFICADA E COM UM SERVIÇO DE TRANSPORTE DE QUALIDADE

Faz neste ano de 2018, 130 anos que ficou concluída a ligação ferroviária entre Lisboa e Figueira da Foz, que passou a ser conhecida como Linha Ferroviária do Oeste. Esta linha, com um total de 197,9 kms de extensão entre a estação ferroviária do Cacém (Linha de Sintra) e a Figueira da Foz, sempre foi, desde a sua construção, uma alavanca essencial do desenvolvimento, especialmente dos diversos núcleos urbanos que se foram desenvolvendo ao longo do litoral Oestino e da região Centro, para além de, através da sua ligação à linha do Norte, em Coimbra B, garantir a continuidade das ligações ferroviárias a todo o território continental.

Do ponto de vista territorial, a Linha do Oeste serve diretamente 16 concelhos e indiretamente mais 9 concelhos dos distritos de Coimbra, Leiria e Lisboa. Segundo dados do Census de 2011, excluindo Lisboa, a população residente nos concelhos atravessados pela Linha do Oeste correspondia a 1.367.503 pessoas, às quais se deverão acrescentar mais 77.277 residentes nos concelhos não atravessados, mas localizados na vizinhança da Linha, num total de 1.444.780 pessoas da sua região de influência. Trata-se, assim, de uma zona do litoral bastante povoada, com uma densidade populacional em 2011 (hab./km²) superior à média do território continental (+12%, 126/km² contra 113/km² de média continental).

Particularmente em 2016-17, o serviço ferroviário prestado pela CP na Linha do Oeste degradou-se consideravelmente, quer em resultado da redução continuada da qualidade

de serviço que se assistiu desde 2010, quer fruto da falta de material circulante, conduzindo à supressão de centenas de comboios. Notícias publicadas na imprensa regional e nacional (Gazeta das Caldas e Público) dão conta que, ao longo do ano passado, a CP suprimiu 623 comboios (quase dois por dia) e que, destes, houve 428 que foram suprimidos em todo o seu percurso e 195 que o foram apenas parcialmente.

Recentemente, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) colocou em discussão pública, desde 14 de fevereiro e até 27 de março, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) referente ao “Projeto de Modernização da Linha do Oeste – Troço Mira Sintra/Meleças – Caldas da Rainha”.

O projeto de modernização consiste essencialmente na requalificação da infraestrutura ferroviária e sua eletrificação, bem como a duplicação da via em dois troços, num total de 18 kms, correspondente a apenas 20% do total dos cerca de 87,4 kms de via a eletrificar. Segundo o Estudo, “estes desvios ativos têm como função principal aumentar a capacidade da Linha do Oeste (maior número de comboios) e melhorar a exploração reduzindo tempos de percurso, com benefícios socioeconómicos significativos, ao nível local e regional”.

A notícia da colocação em discussão pública do EIA da modernização parcial da Linha do Oeste é indiscutivelmente uma boa notícia. Mas, um olhar mais próximo para o projeto provoca uma enorme desilusão, especialmente tendo em conta a reduzida dimensão das melhorias anunciadas.

Entre Caldas da Rainha – Lisboa, o encurtamento das distâncias, medido em tempo, reduz-se a somente -17 minutos/viagem em relação à situação atual (para o caso dos comboios mais rápidos). Esta redução de tempo corresponde a um ganho de +16% em tempo, o qual, em comparação com o autocarro expresso, equivalerá a que o comboio da Linha do Oeste continuará a ser bastante mais lento que a ligação rodoviária: por autocarro demora-se atualmente 70 minutos a chegar a Lisboa/Sete Rios-Entrecampos, enquanto que o comboio, dito rápido, continuará a demorar +20 minutos que o autocarro (90 minutos). A explicação reside nas velocidades médias de circulação: enquanto que o autocarro circula atualmente a uma velocidade média de 77,1 kms/h, o futuro comboio circulará a 60,1 kms/h, ou seja, -22% que o autocarro.

Para que os tempos de percursos entre Caldas – Lisboa fossem iguais nos dois modos de transporte, seria necessário que o projeto permitisse um aumento da velocidade do comboio em cerca de +50% (atualmente a velocidade média do comboio é de 50,5 kms/h!). Esse acréscimo, permitiria realizar o percurso nos mesmos 70 minutos que o autocarro.

Dir-se-ia que esse patamar seria o mínimo aceitável em termos de qualidade de serviço futuro para o futuro da Linha. O Bloco de Esquerda considera incompreensível e inaceitável que, 107 milhões de euros depois de investimento público, a melhoria prevista no serviço ferroviário de/para a região do Oeste se traduza em 17 minutos de encurtamento de tempo de viagem!

A comparabilidade com o modo rodoviário é algo que necessariamente estará sempre presente. Mesmo que os tempos venham a ser iguais, os “argumentos” para captação de procura por parte do comboio não se afiguram por si só muito poderosos já que as empresas de transporte rodoviário tratarão de apresentar “novos argumentos” para não perder procura. Por isso, é indispensável que a melhoria seja mais relevante e, nesse sentido, deve ser mais visível, dispor de mais qualidade e oferecer muito melhores frequências e articulações com outras ligações.

Um exercício simples de simulação permite estimar que, se a velocidade média do comboio aumentasse para cerca de 100 kms/h, o ganho real, em tempo, seria da ordem de +16 minutos face ao autocarro de hoje e de +36 minutos face ao que se prevê venha a suceder no futuro com a Linha do Oeste entre Caldas – Lisboa.

Porquê uma velocidade média de 100 kms/h para a Linha do Oeste? Por razões de qualidade de serviço, de comparabilidade com a circulação de outros comboios intercidades existentes no território nacional e de vantagens face ao modo rodoviário.

Para tal será obrigatório introduzir algumas alterações ao projeto que se encontra em discussão pública. Afigura-se, por exemplo, ser necessário aumentar os troços de correção de um traçado que continua a ser bastante sinuoso, construir mais variantes ou duplicar a via em mais pontos face ao que está considerado nos 18 kms previstos neste projeto, o que permitirá aumentar as zonas de cruzamento, reduzir os pontos potenciais de conflito ao longo da linha e incrementar a velocidade. O objetivo seria sempre o de tornar possível

atingir um patamar de qualidade de serviço e de velocidade média que tornasse o comboio da LO efetivamente mais atrativo e mais rápido face ao modo rodoviário. Estas são razões essenciais que, no entendimento deste Grupo Parlamentar, justificam a revisão do projeto e um aumento da verba a afetar a este investimento.

O outro conjunto de razões que igualmente reclama a sua revisão prende-se com algo que o próprio EIA sugere logo no início do relatório: “o troço (a modernizar) ficará situado, em ilha, entre os km 107+400 e 191+918, atravessando a zona de S. Martinho, Marinha Grande e Leiria” pelo que “é expectável que, quer por razões de oferta comercial, quer por razões de operação (oficinas e abastecimento de comboios a diesel), haja a necessidade de a médio prazo para concluir a eletrificação da Linha do Oeste”.

A manter-se a existência dessa “ilha”, o aumento previsto no número de circulações diárias entre Lisboa – Caldas – Lisboa acarretará impactes negativos, quer sobre a oferta, quer sobre a procura nos restantes troços da Linha: a maioria desses comboios não prosseguirá viagem, implicando roturas de carga no transporte de passageiros e, no limite, contribuirá para tornar menos atraente a opção modal por um transporte mais limpo, como o ferroviário, indiscutivelmente o modo de transporte do futuro.

Acresce a essa circunstância o facto de a CP ter anunciado a aquisição de 35 comboios de dupla tração (elétrica e diesel), os quais, no caso da Linha do Oeste, se o investimento que falta para completar a eletrificação total da Linha, for para o terreno imediatamente a seguir à conclusão da atual Fase, corre-se o risco de uma parte dos comboios destinados ao serviço da linha do Oeste, se tornar obsoleta antes mesmo de entrarem em funcionamento. Neste ponto, sugere-se que seja avaliado em profundidade o perfil dos investimentos que corresponde à aquisição de novo material circulante para a Linha do Oeste e que estes sejam compaginados com o cronograma de execução da eletrificação integral da Linha. Até porque o prazo anunciado para entrega do material circulante é de três anos e três anos é precisamente o prazo apontado para a execução do projeto de requalificação da linha no troço Meleças-Caldas da Rainha.

Deste modo, atendendo a que é o próprio Relatório do EIA que, “no médio prazo”, refere a necessidade de se eliminar a “ilha”, sem eletrificação, entre Caldas – Louriçal, e tendo em vista a minimização dos riscos que essa circunstância pode implicar na operacionalização de uma oferta de qualidade na Linha do Oeste em toda a sua extensão, não se compreende

a razão porque, desde agora, não se tomam as medidas necessárias para, quando o troço Meleças/Sintra – Caldas estiver operacional, se seguirem as obras no terreno para completar a requalificação integral da linha.

De facto, segundo o próprio programa Ferrovia2020, a requalificação/modernização do troço da Linha do Oeste entre Meleças/Sintra-Caldas, demorará cerca de três anos. Numa perspetiva otimista, e aceitando o cronograma original de execução do Ferrovia2020 para a Linha do Oeste, isso implicará que se, o projeto estiver em obra a partir do início de 2019, apenas no início de 2022, a Linha estará pronta a ser utilizada. A ser assim, seria inaceitável que a conclusão da requalificação integral da Linha e a modernização dos restantes 84,5 kms demorassem mais 4/5 anos, tantos quantos a requalificação do troço Meleças-Caldas vai demorar no âmbito do Ferrovia 2020.

Para evitar que isso aconteça, será indispensável que os prazos da 2ª Fase da Requalificação da Linha Ferroviária do Oeste sejam antecipados. Nesse sentido, sugere-se que o Governo dê instruções à Infraestruturas de Portugal para que o anteprojecto de requalificação e modernização do troço da linha entre Caldas da Rainha – Lourical se inicie logo que o actual projecto de modernização entre Meleças-Caldas da Rainha arranque em fase de obra. Dessa forma, será expectável que todos os estudos e projectos necessários à execução da 2ª Fase, incluindo os concursos públicos, estejam prontos para que a execução da fase final da modernização integral da Linha do Oeste possa arrancar logo que a 1ª Fase estiver concluída.

Por este conjunto de razões, é entendimento do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda que o Governo decida a antecipação da conclusão do projecto de requalificação integral da Linha para o início do próximo Quadro de Financiamento Comunitário, a ser considerado no âmbito da Estratégia para Portugal 2030. Cumprindo-se a cronograma de realização das obras já definidas para a 1ª Fase – três anos, entre 2019-2021 -, o objetivo será avançar desde logo com as obras de modernização da restante linha, de forma a que, o mais tardar, até final de 2023, o comboio intercidades eléctrico possa realizar a viagem Lisboa-Leiria em cerca de 1h45 e a ligação até Coimbra/Figueira em menos de 2h30.

Tal mudaria realmente o perfil da mobilidade inter-regional na região do Oeste e da própria região Centro na relação com as várias partes do território a Norte e a Sul e, com isso, as populações e o país ganhariam imenso.

Assim, 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. No exercício da sua tutela, incumba a empresa pública Infraestruturas de Portugal para que proceda à revisão do atual projeto de modernização da Linha do Oeste – Troço de Mira Sintra/Meleças – Caldas da Rainha, no sentido de melhorar as velocidades médias de circulação dos comboios e a qualidade do serviço a prestar na Linha Ferroviária do Oeste, tendo em vista aumentar a atratividade do modo ferroviário de transporte ao longo de toda a região litoral do Oeste e Centro do território;
2. Aprove todos os procedimentos administrativos necessários para que, logo que as obras da presente fase de modernização da Linha entre Meleças-Caldas se iniciarem, mandate a Infraestruturas de Portugal para desencadear os estudos técnicos para a preparação da 2ª Fase do projeto de requalificação entre Caldas da Rainha – Louriçal, tendo em vista a que o lançamento das obras de requalificação da 2ª Fase se possa seguir à conclusão da 1ª Fase e que a conclusão da modernização integral da Linha do Oeste possa ocorrer até final de 2023.

Assembleia da República, 1 de março de 2018.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,