

## PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 329/XIII/1ª

### RECOMENDA AO GOVERNO QUE PROCEDA A REABILITAÇÃO DA LINHA DO OESTE

#### Exposição de motivos

A linha ferroviária do Oeste, cuja construção data do século XIX, foi projetada com o objetivo de servir as populações do litoral entre Lisboa e a Figueira da Foz, bem como poder constituir-se como uma alternativa à linha do Norte.

Infelizmente, esta linha ferroviária não foi objeto dos investimentos significativos de adequação às necessidades e exigência dos tempos, nomeadamente, na sua modernização e no aumento da qualidade da oferta de serviços.

Paralelamente, e ao contrário do inicialmente previsto, nunca foi realizada a ligação à linha do Norte, conforme previsto inicialmente, nem tão pouco se procedeu à sua eletrificação.

Todos estes fatores, conjugados com as alterações dos movimentos populacionais, levaram a que, com o passar dos anos, a procura e o serviço prestado pela CP tivesse sido reduzido.

A Linha do Oeste, de forma recorrente, foi objeto de tomada de posição de vários grupos parlamentares na Assembleia da República, bem como, dos autarcas, das assembleias municipais, das forças sociais e políticas da região e de movimentos de cidadãos.

As formas de intervenção foram variadas, utilizando quase todos os mecanismos procedimentais que estão disponíveis na atividade parlamentar, e que se traduziram em perguntas ao Governo, projetos de resolução, propostas de alteração ao Orçamento de Estado, petições e moções.

O Governo PSD/CDS-PP tentou acabar com esta Linha quando elaborou o Plano Estratégico de Transportes e introduziu uma previsão de “Desativação, até ao final de 2011, do serviço de transporte de passageiros na Linha do Oeste, entre Caldas da Rainha e Figueira da Foz (mantendo a linha ativa para o transporte de mercadorias), sendo assegurada a mobilidade das populações através de concessões rodoviárias”.

Os protestos da população e dos autarcas, inclusive alguns Presidentes de Câmara eleitos pelo PSD, levaram o Governo a recuar.

Em boa hora, e ao contrário de tantas medidas, o Governo recuou.

E considerando os dados existentes, a própria administração da CP defende que a Linha do Oeste foi das que teve mais procura nos últimos anos.

Aliás, este aumento de procura e de movimento de passageiros resultou de uma simples alteração que conduziu ao reforço do eixo Caldas da Rainha – Coimbra, levando a que a procura tenha tido um acréscimo superior a 150% quando comparado com o ano de 2011.

Obviamente que, em termos de receita para a empresa, este aumento foi mais do que proporcional porque anteriormente os comboios dirigiam-se para a estação da Figueira da Foz e agora vão para Coimbra, o que melhora a relação PK (passageiros x quilómetros) percorridos.

Acresce, a esta alteração, o efeito induzido pela maior procura na linha do Norte, nas ligações a Aveiro e Porto, pelos passageiros vindos do Oeste.

E, todos estes ganhos, resultaram de menos gastos para a empresa, tendo ocorrido a redução de custos na linha de 7,3 para 5,7 milhões de euros.

Do estudo que esteve na base desta alteração, encontra-se ainda por implementar uma campanha publicitária, ligações rodoviárias complementares entre as estações e o centro das diversas localidades e a continuidade do serviço nas Caldas da Rainha para acabar com os transbordos.

Verifica-se, com base nos dados existentes, que a Linha do Oeste, ao contrário do que o anterior Governo tentou implementar, tem procura, tem oferta, precisando contudo da modernização que lhe é devida.

A eletrificação e a instalação de modernos sistemas de telecomunicações e sinalização num corredor ferroviário que ainda funciona como nos fins do século XIX, totalmente dependente de meios humanos, é um imperativo.

As questões ambientais inerentes à mobilidade rodoviária são um fator que também deve ser ponderado, bem como a utilização de meios de transportes menos poluentes, que deve vir a constituir-se como uma prioridade.

A realização destas intervenções garante uma inequívoca melhoria da segurança, pela eliminação das passagens de nível e a melhoria dos sistemas de sinalização e do próprio material circulante e a existência de uma verdadeira alternativa à Linha do Norte, descongestionando-a e permitindo soluções simples e eficazes nos momentos em que, por razões climatéricas, de acidentes ou de outra natureza, esta se encontre interdita, como acontece várias vezes ao longo do ano, entre Lisboa e o Entroncamento ou mesmo Pombal ou Coimbra.

O Partido Socialista sempre defendeu a requalificação e modernização da linha do Oeste pois considera esta linha ferroviária verdadeiramente estratégica e estruturante da região e do país.

A aposta do atual Governo nos investimentos na Ferrovia, conforme consta do “Plano de Investimentos em Infraestruturas Ferrovia 2020”, e apesar da escassez de meios financeiros disponíveis para os investimentos, não deve impedir a existência de um pensamento estratégico para o futuro da ferrovia e, em particular, da Linha do Oeste.

O Governo prevê neste documento um investimento na Linha do Oeste de cerca de 107 milhões de euros na sua modernização, com eletrificação e intervenção nos sistemas de sinalização e telecomunicações.

Este investimento, sendo obviamente de elogiar parece-nos, ainda assim, insuficiente, pelas razões apontadas, uma vez que deixará sem intervenção o troço Caldas da Rainha-Linha do Norte e, mais grave, sem calendarização e sem projeto de execução.

Acresce ainda que, a manter-se assim, a Linha do Oeste continuará a não servir de forma eficiente e adequada às suas características socioeconómicas, a maior parte da região entre Caldas da Rainha e Leiria, habitada por cerca de 300 mil pessoas, em particular o Eixo Industrial Leiria-Marinha Grande-Caldas da Rainha e o Eixo Turístico S. Martinho do Porto-Nazaré-Alcobaça-Leiria, que recebe anualmente fluxos turísticos consideráveis.

De facto, compreendendo que o investimento previsto nesta fase se concentre no troço Lisboa-Caldas da Rainha, atenta a programação financeira já definida e as limitações orçamentais existentes, considera-se no entanto fundamental que, desde já, se estude e projete todo o percurso da linha até ao entroncamento com a Linha do Norte, por forma a garantir a sua inclusão numa próxima fase de programação financeira e calendarização dos investimentos na via-férrea.

Assim, a Assembleia da República resolve, nos termos do disposto do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República Portuguesa, recomendar ao Governo que procure encontrar as condições necessárias para efetuar a requalificação e a modernização da totalidade da linha ferroviária do Oeste, melhorando e garantindo a qualidade da oferta de serviços da CP e, paralelamente, constituindo esta linha como uma alternativa eficaz à utilização de veículo automóvel para a acessibilidade ao litoral Oeste e permitindo-lhe cumprir a sua vocação estruturante e estratégica para o país e a região.

Palácio de São Bento, 23 de maio de 2016.

As Deputadas e os Deputados,

José Miguel Medeiros

António Sales

Odete João

João Paulo Correia

Luís Moreira Testa