CDS - PP

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Expeça - se	
Publique - se	
2018-03-23	
O Secretário da Mesa	
Diogo Leão (Assinatura Qualificada)	Digitally signed by Diogo Leão (Assinatura Qualificada) Date: 2018.03.23 12:39:52 +00:00 Reason: Location:

☐ **REQUERIMENTO** Número / (.ª)

☒ **PERGUNTA** Número 1635 / XIII (3 .ª)

Assunto: Estado das vias férreas

Destinatário: Min. do Planeamento e das Infraestruturas

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República

Considerando que:

Com o título "Mais de metade das linhas de comboio está em mau estado", o jornal Público publicou, a 13 de março p.p., uma reportagem sobre um Relatório (interno) da Infraestruturas de Portugal, em que se refere que o documento em causa "mostra preocupação pelo estado das vias férreas portuguesas. Quase 60% tem um índice de desempenho medíocre ou mau. Descarrilamentos dos últimos anos ocorreram em troços não modernizados».

No texto pode ler-se, e citamos:

- «Quase 60% das linhas de caminhos-de-ferro portuguesas são classificadas pela Infraestruturas de Portugal como "medíocres" ou "más" no que diz respeito ao seu índice de desempenho, de acordo com o Relatório do Estado da Infraestrutura de 2016 daquela empresa»;

- «Os troços piores são o Ovar-Gaia (35 quilómetros), na linha do Norte, o Tua-Pocinho (32 quilómetros), na linha do Douro, e a via estreita de Espinho a Oliveira de Azeméis e de Aveiro a Sernada do Vouga (68 quilómetros)»;

- «Com a classificação de medíocre encontram-se praticamente todos os troços que há anos aguardam por modernização. O relatório, […] que é datado de maio de 2017, agrupa os troços de via mais problemáticos em segmentos homogéneos tendo em conta a sua utilização. Não é a mesma coisa uma linha em mau estado onde só passam seis comboios por dia, uma linha suburbana com um tráfego muito intenso ou uma linha onde passam poucos, mas pesados, comboios de mercadorias»;

- «Da conjugação destes fatores, a Infraestruturas de Portugal destaca mais uma vez o Ovar-Gaia como o mais problemático. "A via útil dos ativos neste troço da Linha do Norte há muito que foi excedida e qualquer tipo de intervenção de manutenção produz efeitos pouco

duradouros.” Numa escala de 1 a 8, o relatório atribui a este troço a classificação de 1,9 (mau) e constata o óbvio:
“Necessidade de intervenção urgente.”»;

- «[…] O documento explica que “não se pretende aqui assinalar ativos que representam risco do ponto de vista de segurança de pessoas e bens” e que o conceito de “ativo crítico” pode ser considerado em termos de segurança, mas também em termos ambientais ou de desempenho»;

- «No entanto, tem sido nas linhas com pior desempenho que têm ocorrido descarrilamentos […]»;

- «O Público fez um levantamento desses acidentes nos últimos quatro anos e constatou que os 20 descarrilamentos registados ocorreram todos em troços de linhas considerados como problemáticos»;

- «[…] Não sendo de excluir eventuais problemas do lado do material circulante, o certo é que os comboios não têm descarrilado nas linhas que estão em bom estado».

No último ano são muitas as ocorrências registadas na ferrovia, de norte a sul do país. De acordo com a comunicação social, e resumindo apenas as situações mais «mediáticas»:

19 de junho de 2017 – Avaria em catenária limita circulação na Linha de Cascais;

26 de janeiro de 2018 – Queda de catenária Linha de Cascais;

20 de fevereiro de 2018 – Descarrilamento – Linha da Beira Alta;

22 de fevereiro de 2018 – Descarrilamento – Linha do Norte;

4 de março de 2018 – Descarrilamento – Linha da Beira Alta;

20 de março de 2018 – Comboio com 30 pessoas descarrilou na linha do Douro em Sabrosa.

Voltando à notícia do Público, mais à frente, afirma-se que «o relatório reconhece que o estado da rede ferroviária “tem correlação direta com a existência de um passivo de renovação ou défice de conservação”».

No mesmo dia, em reação à reportagem do Público, a Infraestruturas de Portugal enviou às redações uma nota, garantindo que «a rede ferroviária nacional é segura sendo o seu desempenho globalmente positivo», que em 2016 a rede ferroviária nacional se encontrava, «em termos médios, num estado de condição razoável, (avaliado em 5,3 numa escala entre 0 e 8) significando que em geral está adequada aos requisitos de exploração», que o estado das vias «constitui somente um dos 9 (nove) parâmetros avaliados neste relatório, sendo que todos os restantes indicadores de desempenho são francamente mais positivos» e, finalmente, que «para incrementar o nível da infraestrutura ferroviária, a IP está a desenvolver o maior programa de investimentos das últimas décadas na modernização da rede ferroviária nacional».

Assim:

Tendo em conta o disposto no artigo 156.º, alínea d) da Constituição, e as normas regimentais aplicáveis, nomeadamente o artigo 229.º do Regimento da Assembleia da República, cujo n.º 3 fixa em 30 dias o limite do prazo para resposta;

O Deputado do CDS-PP, abaixo-assinado, vem por este meio requerer ao Senhor Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, por intermédio de Vossa Excelência, nos termos e fundamentos que antecedem, respostas às seguintes perguntas:

1- Tem V. Exa. conhecimento do Relatório do Estado da Infraestrutura de 2016, a que a notícia do jornal Público faz referência? Desde quando?

2- Confirma V. Exa. que no referido relatório se afirma que «quase 60% das linhas de caminhos-de-ferro portuguesas são classificadas pela Infraestruturas de Portugal como "medíocres" ou "más" no que diz respeito ao seu índice de desempenho»? Que medidas foram já tomadas por V. Exa. para resolver este mau índice de desempenho?

3- Está V. Exa. em condições de garantir a segurança dos passageiros, e dos funcionários, que utilizam o transporte ferroviário em Portugal?

4- Dado o manifesto estado de degradação e consequente perigosidade na ferrovia, a nível nacional, para quando estão previstas obras de requalificação e melhoramentos nos troços mais problemáticos, nomeadamente aqueles onde, no último ano, se registaram ocorrências?

5- No âmbito do «maior programa de investimentos das últimas décadas na modernização da rede ferroviária nacional», que obras serão realizadas em cada um dos troços mais degradados?

6- Esta situação está de algum modo relacionada com as cativações e limitações impostas na área das infraestruturas?

Palácio de São Bento, 22 de março de 2018

Deputado(a)s

HELDER AMARAL(CDS-PP)

Nos termos do Despacho n.º 1/XIII, de 29 de outubro de 2015, do Presidente da Assembleia da República, publicado no DAR, II S-E, n.º 1, de 30 de outubro de 2015, a competência para dar seguimento aos requerimentos e perguntas dos Deputados, ao abrigo do artigo 4.º do RAR, está delegada nos Vice-Presidentes da Assembleia da República.