

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1247/XII/4.^a

INVESTIMENTO URGENTE NA LINHA DE CASCAIS

Em janeiro de 2015, e quase de um dia para o outro, a CP anunciou a supressão de 51 comboios diários na Linha de Cascais, número que depois se reduziu para... 47.

Inicialmente justificou a supressão com a necessidade de fazer a manutenção do material circulante, dando a entender que essa supressão seria temporária. No entanto, as verdadeiras razões foram rapidamente desmascaradas: a ideia e a intenção era mesmo a da supressão definitiva de uma parte significativa da oferta nesta Linha. Aliás, as oficinas de Oeiras - onde é feita a manutenção deste material - não tinham programado mais reparações ou entrada de mais material circulante para manutenção.

É, por isso, uma opção declarada de reduzir em 20% a oferta de comboios nesta Linha, reduzindo em muito os horários disponíveis e suprimindo, em particular, os chamados comboios rápidos.

Nesta Linha viajam mais de 80.000 passageiros por dia e este transporte é da maior importância para a mobilidade das populações e para a redução do trânsito automóvel nos concelhos de Cascais, Oeiras e Lisboa.

Porque o transporte ferroviário tem todas estas componentes - melhora a mobilidade das populações, descongestiona o trânsito e, por esse meio, é um transporte ambientalmente sustentável - é que deve merecer uma aposta forte.

Mas não é isso que tem sido feito, muito pelo contrário. Já em 2011 foram eliminados os comboios rápidos que ligavam S. Pedro ao Cais do Sodré. Agora, eliminaram-se mais 47 comboios.

O material circulante tem 60 anos e está muito desgastado e, para além disso, a manutenção não é feita com a frequência com que deveria ser feita.

Isso mesmo é apontado no relatório sobre o descarrilamento que aconteceu nesta Linha em 2013. No dia 8 de fevereiro desse ano registaram-se dois descarrilamentos quase em simultâneo: o primeiro em Algés, o segundo em Caxias.

Segundo o relatório dos acidentes houve uma rutura “do veio motor” o que terá imobilizado os rodados fazendo com que uma das carruagens fosse, literalmente, arrastada pela linha, acabando por descarrilar. Os danos que isto provocou na linha férrea estiveram na origem do descarrilamento que se seguiu.

O problema esteve, segundo o relatório, na falta de manutenção: as automotoras faziam as visitas de manutenção com atraso e em desrespeito pelo plano; o controlo do estado dos veios do motor também não era efetuado convenientemente.

Esta situação é ainda mais gritante quando se sabe que em Portugal existe uma empresa pública totalmente dedicada à manutenção de equipamento ferroviário: a EMEF.

Todas estas situações de desinvestimento, falta de manutenção, redução de horários e supressão de comboios é uma situação que já se viu acontecer em muitas outras linhas e em muitos outros transportes e que resulta sempre em duas coisas: degradação do serviço e menos procura por parte da população.

É urgente reverter este processo de contínua degradação do serviço público e do transporte ferroviário, fazendo o investimento necessário na manutenção e renovação do material circulante, na manutenção da linha ferroviária. Assim conseguir-se-á um transporte de qualidade que atrai mais pessoas e que substitui a opção pelo uso do automóvel.

Desde o PEC IV que as linhas suburbanas da CP estão sob o risco de privatização. E dizemos risco porque a privatização destas linhas que movimentam milhões de passageiros ao ano piorará o serviço e aumentará o preço do bilhete.

Se o PEC, datado de março de 2011, previa claramente a “concessão da exploração dos serviços de transporte ferroviário de passageiros integrados nas unidades de negócio CP Lisboa e CP Porto”; o Plano Estratégico de Transportes deste Governo insistia no mesmo objetivo: “serão criadas concessões suburbanas que incluirão a gestão de linhas ferroviárias suburbanas nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto”.

A Linha de Cascais tem estado na primeira linha dos apetites privatizadores por ser uma das mais movimentadas e, por isso, uma das mais lucrativas. O desinvestimento público a que tem sido submetida, incluindo a supressão de comboios e a diminuição do serviço ali prestado são medidas que vão exatamente no sentido de preparar a privatização desta linha, como já se viu acontecer tantas vezes. Não queremos que aconteça aqui, como já aconteceu em tantas outras situações, uma estratégia de desinvestimento e degradação para justificar depois a entrega do serviço a privados.

O Bloco de Esquerda quer que haja investimento na Linha de Cascais e que se garanta que o transporte coletivo, nesta como noutras linhas, serve as pessoas e responde às suas necessidades.

Defender o investimento público é defender os utentes e os contribuintes e por isso recomendamos que ele seja feito com a urgência que a situação exige.

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. Faça o investimento necessário na manutenção e aquisição de material circulante, assim como na manutenção da linha, melhorando a qualidade e segurança do serviço prestado.
2. Reponha os horários e a frequência de comboios, fazendo com que este transporte seja cada vez mais uma alternativa ao uso do automóvel.

Assembleia da República, 4 de fevereiro de 2015.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,