



PROJECTO DE RESOLUÇÃO N.º 30/XII LIGAÇÃO FERROVIÁRIA A BEJA

Nota justificativa

A modernização da rede ferroviária convencional, permitindo maior segurança, conforto, rapidez e qualidade, é determinante para assegurar o direito à mobilidade das populações dentro de um país que se aproxima, se tiver boas ligações.

O transporte ferroviário tendo a vantagem de poder ser rápido, é, ainda, um transporte que pode contribuir para a diminuição de gases com efeito de estufa, logo para as metas de combate às alterações climáticas, com outra vantagem, que assume hoje, um objectivo central da nossa sociedade: uma menor dependência do petróleo. Assim sendo, a maior procura do comboio como forma de mobilidade, bem como a sua procura para efeitos de transporte de mercadorias, em detrimento do sector ferroviário (com ganhos inegáveis também na segurança das nossas estradas e com vantagens enormes do ponto de vista ambiental) deve constituir um objectivo político central, de contributo para a sustentabilidade do desenvolvimento e a modernização do país.

Ocorre que, incompreensivelmente, outra, absolutamente inversa, tem sido a opção de diversos Governos, incluindo o actual. Desde o final dos anos 80 até à data, entre linhas e ramais ferroviários, desactivaram-se mais de 1100 km de linhas férreas, o mesmo é dizer, em duas décadas inactivou-se 1/3 da nossa rede ferroviária convencional! A opção política tem estado centrada na rede rodoviária, no fomento do transporte rodoviário e, logo, com um contributo totalmente criminoso, do ponto de vista económico, para a nossa maior e progressiva dependência do petróleo no sector dos transportes, o que nos tem trazido dissabores bastantes, como é do conhecimento público, especialmente em alturas em que o barril do petróleo atinge valores quase incontroláveis e bastante insustentáveis. Também importa referir que o agravamento das emissões de gases com efeito de estufa no sector dos transportes (relacionada directamente com o incentivo à mobilidade rodoviária, em detrimento da ferroviária) é um factor que nos obriga à compra no exterior de emissões de poluição para cumprimento dos nossos objectivos de Quioto, o que se traduz num desperdício de investimento que poderia ser orientado para melhorar os índices ambientais no sector dos transportes no nosso país.

Um dos argumentos sucessivamente utilizados para o encerramento de rede ferroviária é a fraca adesão dos utentes. Isto, dito assim, vale muito pouco. Primeiro, porque a procura do transporte ferroviário não pode ser feita por uma média puramente aritmética, na medida em que há picos de procura que justificam, e muito, o desenvolvimento daquele transporte, mesmo que noutros momentos a procura não seja

tão elevada. Para além disso, há um potencial de desenvolvimento de procura se o transporte tiver qualidade. Ora o que muitas vezes sucede é que se desinveste, se deixa degradar, retira-se espaço para aliciar a procura e depois alega-se que não há a procura desejada! E o que mais fere é que esta política de desinvestimento tem muitas vezes, a médio prazo, o objectivo final de encerramento de troços ferroviários!

Outrora, todas as capitais de distrito tiveram ligação ferroviária. Actualmente são já três as capitais de distrito que não têm acessibilidade ferroviária, a saber Bragança, Vila Real e Viseu.

Esta breve introdução serve para sustentar a mais pura indignação pela opção política defendida pela CP de que Beja, capital de distrito, perca a ligação ferroviária directa a Lisboa.

A curto prazo, esta opção política significa um contributo real para um maior isolamento de Beja em relação ao país e designadamente em relação à capital, o que é inaceitável do ponto de vista da coesão territorial e do combate às assimetrias regionais. Mais, é um desincentivo à opção pela mobilidade ferroviária por parte das populações. É como se se estivesse a dizer às populações para optarem por outras formas de deslocação que não o comboio.

E a legitimidade, para reexaminar os efeitos perniciosos desta opção política a médio prazo, é total. A questão é saber se a CP não está a “jogar” com o desejo de redução de número de passageiros na ligação Beja/Casa-Branca/Lisboa para depois, com a construção e finalização da A26, se dizer que a alternativa rodoviária está encontrada, que aquela linha ferroviária é insustentável e que, conseqüentemente, é para fechar! Seria, então, Beja a quarta capital de distrito sem ligação ferroviária (curiosamente, ou não, claro, todas no interior do país).

Há uma coisa que precisa, desde já, ficar clara: o sistema de transportes, tal como os serviços de saúde ou de educação não são criados para gerar lucro! São serviços criados para servir as populações e as suas necessidades... é para isso que os contribuintes pagam impostos! Assim sendo, é perfeitamente ridículo que se invoque permanentemente a sustentabilidade financeira dos sistemas de transporte para se decidir se encerram ou se se mantêm. Mas há uma coisa que é certa: quanto mais as empresas de transporte aliciarem passageiros para a sua utilização, mais viabilidade financeira terão. Ora se a CP prima pelo encerramento de serviços e pela perda de qualidade de certas ligações ferroviárias, está directamente a primar pela perda de passageiros, logo a contribuir para a menor sustentabilidade destas linhas, o que é inqualificável!

O PEV propõe, há muitos anos, em sede de Orçamento de Estado, a electrificação de toda a linha ferroviária do Alentejo. A electrificação do troço Casa-Branca/Beja deveria ter sido feita na mesma altura em que se fez a modernização da ligação Évora/Lisboa. A electrificação com manutenção directa, da ligação Beja/Lisboa levaria a que o tempo de viagem para os utentes se situasse à volta de 1h 45mn, o que se tornaria bastante aliciante se comparado com o modo rodoviário de transporte, cumprindo-se assim os objectivos de promoção da ferrovia com todas as vantagens acima enunciadas. O que se promove, com o não investimento nesta linha ferroviária e com a perda da ligação directa, é uma duração de viagem de cerca de 2h 30mn, o que torna muito pouco

atractivo o comboio, para além do encarecimento, decorrente do transbordo, do preço da viagem, para já não falar da falta de conforto que implica esse mesmo transbordo.

“Os Verdes”, conscientes das necessidades da população portuguesa e dos objectivos centrais, de ordem económica, social e ambiental, que o país tem que prosseguir urgentemente para se desenvolver e crescer, apresentam o presente seguinte projecto de resolução, com vista à defesa da ligação ferroviária directa entre Beja e Lisboa. Assim:

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a Assembleia da República, reunida em sessão plenária, delibera recomendar ao Governo:

1. A manutenção e valorização da ligação ferroviária directa entre Beja e Lisboa;
2. A urgente electrificação do troço ferroviário entre Casa-Branca e Beja;
3. A continuação da ligação ferroviária ao Algarve, através da Funcheira, criando condições para uma nova geração de intercidades entre Lisboa e o Algarve, passando por Beja.

Palácio de S. Bento, 20 de julho de 2011

Os deputados,

Heloísa Apolónia
José Luis Ferreira