

PROJECTO DE RESOLUÇÃO N.º 363/XI/2.^a

PELA REQUALIFICAÇÃO DA LINHA FERROVIÁRIA DO OESTE E SUA INCLUSÃO NO PLANO DE INVESTIMENTOS DA REFER PARA 2011

A Linha ferroviária do Oeste, construída em 1888, desempenhou ao longo de mais de um século uma importante função de acessibilidade a toda a região litoral oeste do território continental e também uma não menos relevante função de apoio ao desenvolvimento dos territórios que atravessa.

De facto, ao longo de 197,9 kms de ligação entre a estação ferroviária do Cacém (Linha de Sintra) e a Figueira da Foz, bem como da sua ligação à linha do Norte em Coimbra, o transporte ferroviário sempre foi, desde a sua construção, uma alavanca essencial do desenvolvimento, especialmente dos diversos núcleos urbanos que se foram desenvolvendo ao longo desta linha do litoral oestino.

Embora formalmente, a linha ferroviária do Oeste estabeleça a ligação entre a estação ferroviária do Cacém e a Figueira da Foz, a verdade é que esta linha assegura uma importante função de acessibilidade inter-regional a duas importantes aglomerações urbanas situadas nas duas extremidades da linha: a sul, a capital, Lisboa (estação de Entrecampos e Gare do Oriente) e a Norte, a cidade de Coimbra (estação de Coimbra).

Para além destas duas importantes aglomerações urbanas, a Linha do Oeste serve directamente 15 concelhos e indirectamente mais 10 concelhos dos distritos de Leiria e Lisboa. Segundo dados do Census de 2001, e excluindo Lisboa, a população residente nos concelhos atravessados pela linha do Oeste correspondia a 1.111.577 pessoas, às quais se deverão acrescentar mais 144.915 residentes nos concelhos não atravessados mas

localizados na vizinhança da Linha, num total de cerca de 1.250.000 pessoas na região de influência da Linha do Oeste. É de crer que, atendendo à evolução da população residente na última década, o próximo Census de 2011 venha a confirmar um crescimento sensível da população na Região.

Trata-se por isso, de uma zona do litoral oeste densamente povoada, com uma densidade populacional (hab./km²) duas vezes superior à média do território continental (251/km² contra 111/km² de média continental), e que serve directamente 3 concelhos (excluindo Lisboa) com uma população residente superior a 100.000 habitantes: Coimbra, Leiria e Sintra.

Em contraste, o serviço ferroviário oferecido pelo operador público tem vindo a degradar-se ao longo dos anos.

O serviço directo entre Lisboa e a Figueira da Foz deixou há muito de existir. Posteriormente foi abolida a ligação directa Lisboa-Leiria, sendo que, actualmente, ela só existe até às Caldas da Rainha. A degradação constante dos padrões da oferta, limitada actualmente a 3 circulações diárias por sentido entre Lisboa-Figueira-Coimbra embora sempre com transbordo em Caldas da Rainha e Bifurcação de Lares (2 ligações regionais e 1 ligação inter-regional), revela bem o estado avançado de definhamento em que se encontra a acessibilidade a este serviço de transporte de passageiros, nesta linha.

Em termos de rapidez de deslocação, a velocidade em que as composições ferroviárias circulam parece ter ficado congelada ao longo de mais de um século: cerca de 5 horas nas 2 ligações regionais entre Lisboa e Figueira ou Coimbra e um pouco menos (cerca de 4 horas) na única ligação inter-regional mais rápida entre Lisboa-Figueira da Foz-Coimbra, onde a velocidade média chega a atingir a incrível marca de 50 km/h!

O resultado prático é que a procura na Linha do Oeste tem vindo sucessivamente a reduzir-se. De acordo com a CP, em 2010, o número de passageiros transportados terá atingido os 700.000 passageiros/ano, o que representa uma redução de -7,5% face ao ano anterior (-8,8% em passageiros.km transportados). Cada nova redução serve como “argumento” para a redução de serviços oferecidos: não surpreende por isso que a CP, no seu Plano de Actividades para 2011, e em linha com a redução da actividade imposta pelo PEC, se proponha “avaliar a alteração da circulação entre Caldas da Rainha, Coimbra e

Figueira da Foz”. Ou seja, a única circulação inter-regional entre Coimbra e Caldas da Rainha tem os dias contados.

A circulação de mercadorias tem algum significado regional, embora tenha pouca expressão no conjunto da linha. Assim, o transporte de mercadorias faz-se sobretudo de cimento (transporte de cimento em saco e a granel para as cimenteiras da Secil em Pataias e Maceira), madeira (transporte de várias toneladas de madeira para as celuloses da Figueira da Foz) e cereais (transporte regular de cereais diversos para a transformação em rações para animais na fábrica das Rações Valouro, na estação do Ramalhal).

Foi contra esta situação e com o objectivo de promover a requalificação e modernização da Linha do Oeste que um conjunto alargado de cidadãos da Região do Oeste entregou na Assembleia da República, no passado dia 6 de Outubro, a Petição nº 96/XI/2ª com os seguintes objectivos:

“- A requalificação da infra-estrutura no sentido da sua duplicação, electrificação e correcção de traçado, visando, no futuro, a circulação de comboios rápidos de passageiros inter-cidades e um serviço de mercadorias eficiente;

- Um serviço de transporte, com adequados níveis de frequência, conforto e qualidade, garantindo-se que, pelo menos entre Lisboa-Leiria, o tempo directo de viagem não ultrapasse os 70 minutos (Vel.Média=113 km/h);

- Um serviço de transporte regular para todos os concelhos, nomeadamente, Torres Vedras, Bombarral, Óbidos, Caldas da Rainha, Nazaré, Alcobaça, Marinha Grande, Leiria, Figueira da Foz, Coimbra”.

Nesse sentido, 5.738 assinaturas válidas de cidadãos e cidadãs, maioritariamente da Região do Oeste, dirigiram à Assembleia da República uma petição popular com o objectivo de que “o Governo assumira, a partir de 2010, um conjunto de investimentos estratégicos para a Linha do Oeste” (in Relatório Final da Petição nº 96/XI/2ª).

Não sendo materialmente possível cumprir aquele desiderato para o ano 2010, é-o porém para o ano de 2011, desde que a REFER incluía esses investimentos no Plano de Investimentos para 2011, cuja revisão se encontra em curso.

Basta que, para tanto, o Governo cumpra o seu compromisso de “modernização da Linha do Oeste”, projecto inscrito no Plano de Acção para os municípios do Oeste e da Lezíria do

Tejo e cujas obras a REFER já deveria ter iniciado em 2009, conforme ficha de orçamento aprovada na ocasião. De notar que este investimento já fora aprovado pelo anterior Governo do PS no âmbito das Orientações Estratégicas” para o sector ferroviário, definidas por sua vez em 2006.

Deste modo, a petição popular que constitui também a expressão da justa indignação que milhares de cidadãos expressam por esta via face ao incumprimento por parte do Governo dos seus compromissos.

Considerando a natureza estratégica do investimento de requalificação e modernização da linha, o “adiamento” por vários anos desta obra afigura-se absolutamente injustificável. E tendo em atenção o declínio progressivo que a Linha do Oeste revela, adivinha-se que, daqui a uns anos, o projecto será pura e simplesmente anulado.

E, no entanto, o país e a região precisam absolutamente de dispor de uma alternativa ferroviária em passageiros e mercadorias para a acessibilidade à Região e para um aproveitamento cabal do corredor ferroviário existente ao longo do litoral Oeste para uma ligação Lisboa-Região do Oeste-Linha do Norte (em Coimbra).

Esta ligação é estratégica para o desenvolvimento regional, assim como o é também do ponto de vista do funcionamento de uma alternativa modal ferroviária às boas acessibilidades rodoviárias que têm vindo a ser construídas nas últimas décadas. A sustentabilidade ambiental das opções modais existentes no país, favorecendo o desenvolvimento do transporte ferroviário constitui além do mais uma escolha indispensável para o necessário “reequilíbrio das opções modais de transporte”, em cumprimento do Livro Branco dos Transportes aprovado pelo Parlamento Europeu e pela Comissão Europeia e que Portugal deveria igualmente aplicar.

Nesse sentido, o objectivo declarado pela Petição nº 96/XI/2ª representa a melhor opção possível. De facto, sem a requalificação da Linha, sem a sua “duplicação, electrificação e correcção de traçado, visando, no futuro, a circulação de comboios rápidos de passageiros inter-cidades e um serviço de mercadorias eficiente”, dificilmente a Linha do Oeste poderá vir a ser uma alternativa à circulação rodoviária existente. Isso mesmo é confirmado pelo actual Presidente da CP, em entrevista recente ao semanário Gazeta das Caldas (03/09/2010): “É muito difícil fazer melhor na Linha do Oeste (...) e para que o comboio possa competir com a auto-estrada terá que ser frequente e directo”.

As reivindicações expressas pelos peticionários parecem assim plenamente justificadas. Nesse sentido, o Governo deve dar orientações estritas à REFER para que esta, no seu Plano de Investimentos para 2011, reformule o projecto de modernização da Linha do Oeste no sentido da sua requalificação integral, com vista a construir uma linha ferroviária de futuro, promovendo um serviço ferroviário regional e inter-regional de qualidade, à altura das exigências do novo século que se iniciou.

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. Reveja a decisão de suspender o projecto de modernização da linha ferroviária do Oeste sine die e incumba à REFER a revisão do Plano de Investimentos para 2011 no sentido de incluir a Linha do Oeste como investimento prioritário;
2. No projecto de requalificação e modernização da Linha do Oeste sejam cumpridos os compromissos anteriores com a Região, visando a criação de uma alternativa ferroviária de qualidade para a acessibilidade ao litoral Oeste, designadamente “a circulação de comboios rápidos de passageiros inter-cidades e um serviço de transporte regular para todos os concelhos, nomeadamente, Torres Vedras, Bombarral, Óbidos, Caldas da Rainha, Nazaré, Alcobaça, Marinha Grande, Leiria, Figueira da Foz, Coimbra”.

Assembleia da República, 17 de Janeiro de 2011.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,