



Comissão de Economia, Inovação,
Obras Públicas e Habitação

N.º Único: 681837
N.º de Entrada: 421
Data: 20/07/2021

Exmo Senhor
Presidente da
Comissão de Economia, Inovação, Obras
Públicas e Habitação

Data: 20 de Julho 2021

N. Refª : PARC-000149-2021

Assunto: Projeto de Resolução 1380/XIV/2 – Pelo reforço do serviço ferroviário na linha do Minho, reabertura de bilheteiras e salvaguarda dos postos de trabalho

Tendo tido conhecimento da iniciativa acima mencionada, junto enviamos os nossos comentários, mantendo-nos ao dispor para quaisquer esclarecimentos adicionais,

1

Com os meus melhores cumprimentos,

A Diretora Geral

(Ana Cristina Tapadinhas)

Comentários

Congratulamo-nos, antes de mais, pela oportunidade deste projeto de resolução referente ao reforço do serviço ferroviário na linha do Minho, reabertura de bilheteiras e salvaguarda dos postos de trabalho.

A Linha do Minho, em funcionamento desde o final do século XIX, faz parte integrante da região do Minho, a qual se desenvolve entre a estação de Porto Campanhã e Valença do Minho paralelamente ao litoral.

A região é servida por boas infraestruturas logísticas, como é o caso dos aeroportos do Porto, Vigo e Santiago de Compostela e os portos de Leixões, de Viana do Castelo e Vigo, assim como de importantes acessibilidades, nomeadamente a A3, autoestrada do Minho (Porto - Valença), a A28, autoestrada do Litoral Norte (Porto - Caminha), a A27 (Viana do Castelo - Ponte de Lima) e o IC28 (Ponte de Lima - Ponte da Barca).

É incontestável a importância do serviço ferroviário da Linha do Minho, designadamente no que diz respeito à competitividade da economia, com vista à redução de custos no contexto das exportações nacionais e, conseqüentemente, na fomentação do crescimento da atividade económica, a empregabilidade e o desenvolvimento do tecido empresarial português.

Paralelamente a linha ferroviária do Minho mostra-se uma mais-valia relativamente a deslocações para os consumidores em geral, pois consubstancia uma alternativa de transporte ao dispor dos mesmos.

Conseqüentemente, a utilização deste tipo de transporte acarreta conseqüências positivas em termos ambientais, evitando que os consumidores procurem outros meios de deslocação individuais.

Não obstante, a referida linha necessita de ser melhorada e modernizada, passando tal pelo reforço da qualidade dos serviços ferroviários e pelo incentivo a escolhas mais sustentáveis e acessíveis para os consumidores.

Com efeito, a criação de condições de rapidez, conforto, redes/circuitos com ligações diretas a concretos destinos, ou com alternativas eficazes, bem como pelo serviço de transporte ferroviário com frequência e a fiabilidade necessárias para fazer face às necessidades dos consumidores mostra-se inevitável neste contexto.

Sem esquecer ainda o facto de muitos dos consumidores que recorrem ao serviço ferroviário se encontrarem obrigados a conjugar os horários dos serviços ferroviários com outros transportes públicos com vista a alcançar o destino efetivo.

A título exemplificativo, veja-se a situação de um consumidor residente em Valença que trabalha no centro do Porto, sendo o seu horário laboral entre as 09h00 e as 18h00. Neste tipo de circunstâncias e recorrendo aos horários constantes no site online da CP o aludido utilizador do serviço ferroviário somente tem ao seu dispor um serviço regional com partida às 05h49 da manhã, tendo como horário de chegada à estação do Porto às 08h20, sendo que a sua viagem terá a duração de cerca de 02h31.

No que diz respeito à viagem de regresso, atendendo ao horário laboral acima indicado o utilizador tem ao seu dispor três serviços ferroviários, a saber: inter-regional com partida às 18h15 e chegada às 20h14, urbano com partida às 19h20 e chegada às 22h21 e intercidades com partida às 21h03 e chegada às 22h49.

Daqui decorre que, o utilizador se encontra impossibilitado de usufruir do primeiro serviço, pois terá de se deslocar noutro meio de transporte para depois se deslocar através do meio ferroviário e 15 minutos não se mostra viável para esse mesmo efeito.

Pelo que, neste tipo de circunstâncias o utilizador terá forçosamente de aguardar pelo segundo serviço ferroviário, o qual comporta um tempo de espera de 1h20 minutos.

Importa ainda referir que, enquanto o primeiro serviço com saída às 18h15 do Porto para Valença tem como tempo de duração 1h59 min, a mesma viagem no serviço ferroviário das 19h20 tem a duração de 3h01. Tal revela uma hora a mais de viagem para o consumidor devido à falta de serviço de transporte ferroviário com a frequência necessárias para fazer face às suas necessidades.

Comparativamente, a mesma viagem entre Valença e o Porto com recurso a veículo próprio tem uma duração de cerca de 01h10, estando assim verificado que este último meio de deslocação é mais rápido relativamente ao serviço ferroviário.

Não obstante a verificação de despesas de deslocação por recurso a veículo próprio, as necessidades demonstradas obrigam a essa mesma decisão por parte dos consumidores, por ausência de alternativas de frequência de horários para circunstâncias como as indicadas.

Este mesmo raciocínio é aplicável a quaisquer tipos de utilizadores, sejam utentes - estudantes, utentes de serviços médicos ou pessoas que tenham necessidade de se deslocar ao Porto por qualquer outro motivo.

Importa, pois, tal como assinalado no documento em causa, tornar o transporte ferroviário mais atrativo, nomeadamente em termos de frequência, pontualidade, conforto, rapidez, cobertura geográfica e expansão de interfaces.

A melhoria da qualidade do serviço alcançada através de um serviço regular, contínuo, pontual, seguro e cómodo aliada à redução de preços, bem como à expansão da cobertura geográfica mostra-se essencial para assegurar a promoção do serviço ferroviário.

A aludida melhoria também deverá incluir, como bem se salienta no documento aqui em crise, as condições das estações e apeadeiros, designadamente com a construção de parques de estacionamento e casas de banho de apoio aos utentes.

A isto acresce a preocupação já manifestada pela DECO no que respeita ao desajustamento do programa PART por via dos critérios de atribuição de verbas.

Mostra-se aqui impreterível a integração do tarifário da linha do Minho no sistema multimodal integrado no PART com atribuição de verbas equitativas de forma a aumentar a utilização deste meio de transporte em detrimento de outros meios,

baixando o seu custo para o utilizador final, o qual hoje ainda se revela muito significativo.

Na verdade, para um consumidor realizar a aludida viagem de Valença para o Porto com horário de partida às 05h49 e regresso às 19h20 despende-se da quantia total diária de €20,80 e representará um custo semanal de €104,00, o qual se revela excessivo face às condições existentes do serviço ferroviário em causa.

Assim, a efetiva integração neste sistema consubstanciará um benefício não apenas para os consumidores pois terão acesso à redução das tarifas, como também levará a uma maior afluência dessas mesmas pessoas a este tipo de serviços ferroviários.

Finalmente, importa referir que além da manifesta e reconhecida importância de modernização das estruturas e da melhoria da qualidade do serviço ferroviário da linha do Minho, se mostra necessário garantir o serviço de apoio aos passageiros nas várias estações nesta linha, mormente através da reabertura de bilheteiras, porquanto este espaço não passa somente pela venda de bilhetes, mas também por espaços onde os consumidores podem esclarecer dúvidas acerca de custos, horários e itinerários.

5

Do exposto resulta que o serviço ferroviário na linha do Minho nos moldes em que se encontra não assegura a universalidade e a igualdade no acesso e utilização a todos os consumidores.

Isto porque, conforme supra aludido o mesmo corresponde a um meio de transporte cuja utilização somente revela para viagens turísticas ou como último recurso/alternativa.

Mostra-se assim imperativo o reforço da qualidade do serviço, a redução do tempo de percurso bem como a redução de preços, de forma a combater a dependência do transporte individual rodoviário, incentivar escolhas mais sustentáveis e expandir o acesso a este serviço ferroviário ao maior número de consumidores.

Conclusões:

- 1.- A linha ferroviária do Minho mostra-se uma mais-valia pois consubstancia uma alternativa de transporte ao dispor dos consumidores;
- 2.- A referida linha necessita de ser melhorada e modernizada;
- 3.- A criação de condições de rapidez, conforto, redes/circuitos com ligações diretas a concretos destinos, ou com alternativas eficazes, bem como um serviço de transporte ferroviário com frequência e a fiabilidade necessárias para fazer face às necessidades dos consumidores mostra-se essencial;
- 4.- Os consumidores que recorrem ao serviço ferroviário encontram-se obrigados a conjugar os horários dos serviços ferroviários com outros transportes públicos com vista a alcançar o destino efetivo;
- 5.- Pese embora os custos de deslocação por recurso a veículo próprio, a ausência de alternativas de frequência de horários e os custos associados a este serviço inviabilizam o recurso à via ferroviária;
- 6.- Mostra-se impreterível a integração do tarifário da linha do Minho no sistema multimodal integrado no PART;
- 7.- Mostra-se necessário garantir o serviço de apoio aos passageiros nas várias estações nesta linha, mormente através da reabertura de bilheteiras;
- 8.- O serviço ferroviário na linha do Minho nos moldes em que se encontra não assegura a universalidade e a igualdade no acesso e utilização a todos os consumidores;
- 9.- Mostra-se imperativo o reforço da qualidade do serviço, a redução do tempo de percurso bem como a redução de preços, de forma a combater a dependência do transporte individual rodoviário, incentivar escolhas mais sustentáveis e expandir o acesso a este serviço ferroviário ao maior número de consumidores.