

REQUERIMENTO Número /XI (.ª)

PERGUNTA Número /XI (.ª)

Expeça-se

Publique-se

/ /

O Secretário da
Mesa

Assunto: Supressão diárias dos comboios entre Ovar, Porto e Aveiro.

Destinatário: Ministério da Economia e da Inovação

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República

A CP emitiu, no dia 19 de Janeiro de 2012, um comunicado onde faz saber a intenção de proceder a ajustamentos no Serviço da Linha de Aveiro, “com o objetivo de adequar a oferta à procura, e, por esta via, ir ao encontro da redução de custos que a atual conjuntura impõe”.

Na realidade, o ajustamento anunciado corresponderá à supressão diária de todos os comboios que circulam no período noturno – após as 20h00 – entre as estações de Ovar / Porto S. Bento / Ovar e aos dias úteis, em igual período, entre as estações de Aveiro / Porto Campanhã / Aveiro.

Segundo a empresa, a decisão prende-se com as reduzidas taxas médias de procura. No entanto, fica claro, a partir do comunicado emitido, que a poupança, de 400 mil euros anuais, foi um fator a ter em conta na decisão tomada.

Consideramos estranhas as percentagens apresentadas pela CP, dado que o próprio Presidente da Camara de Ovar declarou já que “muitas pessoas usam o comboio a partir de Ovar quer em direção ao Porto quer em direção a Aveiro.”

Para o Bloco e Esquerda importa salvaguardar aquilo que são as necessidades de mobilidade dos cidadãos, adequando a oferta às necessidades, respeitando as características do movimento de pendular das populações. Assim, a decisão CP merece as maiores reservas da parte do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda.

Em primeiro lugar porque a decisão não se baseia em nenhum estudo fundamentando nem tem em conta os serviços que a população precisa. A manutenção dos movimentos pendulares dos habitantes da região implica, necessariamente, a existência de um serviço de transportes funcional e eficiente. No processo de tomada de decisão é necessário considerar que os comboios a circular no

período noturno não têm, por norma, uma procura autónoma, servindo como único meio de retorno para os passageiros que efetuaram o mesmo trajeto no sentido oposto.

Em segundo lugar é necessário ter em conta o contexto em que esta decisão é tomada. A supressão dos comboios nesta região deixa estas populações sem uma alternativa viável às SCUT, que deixaram de ser gratuitas.

Em terceiro lugar, porque é improvável que a melhor forma de adequar os serviços ferroviários às necessidades dos seus utilizadores seja através da estratégia de contínua supressão de trajetos, composições e linhas de ferrovia. A solução apresentada, motivada apenas por razões de ordem financeira, não resolve nenhum problema associado à inadequação ou insuficiente desenvolvimento da rede de transportes em Portugal, pelo contrário.

Em quarto lugar, porque o recente anúncio por parte da CP não pode ser considerado de forma isolada, mas sim no conjunto de comunicados semelhantes, por parte de inúmeras empresas públicas de transportes – Carris, Metropolitano de Lisboa e CP são disso exemplos – a operar em diferentes sectores e zonas do país.

É hoje claro que o Plano Estratégico de Transportes, apresentado como uma das soluções para o sector em Portugal, rapidamente se tornou na fonte de inúmeros problemas adicionais. Os utilizadores de transportes públicos em Portugal encontram hoje serviços de menor qualidade e abrangência, a preços mais elevados. Ao invés de promover a sua utilização, e adaptação às necessidades das populações locais, a estratégia seguida está a contribuir ativamente para a delapidação dos serviços públicos de transportes: a fraca qualidade dos serviços tem como consequência a ausência de passageiros que justifica depois o desinvestimento no sector.

O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda considera prioritário, em nome de uma estratégia de desenvolvimento económico, social e ambiental do país, a suspensão do Plano Estratégico de Transportes e de todas as decisões que dele decorrem em termos de diminuição dos serviços de transportes e aumento os preços a cobrar aos utilizadores. Consideramos ainda urgente uma clarificação de quais os verdadeiros critérios utilizados, quer na decisão da CP acima indicada como em outras semelhantes. Na ausência de um estudo aprofundado das necessidades do país em termos necessidades de mobilidade, os critérios da consolidação orçamental e dos cortes cegos nos serviços públicos parecem impor-se a todos os restantes.

Atendendo ao exposto, e ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda vem por este meio dirigir ao Governo, através do Ministério da Economia e da Inovação, as seguintes perguntas:

1. Tem o Governo conhecimento da supressão diária de todos os comboios que circulam no período noturno – após as 20h00 – entre as estações de Ovar / Porto S. Bento / Ovar e aos dias úteis, em igual período, entre as estações de Aveiro / Porto Campanhã / Aveiro ?
2. Quais os estudos levados a cabo pelo Governo em termos de necessidades de mobilidade a nível nacional que permitam sustentar as sucessivas alterações no serviço ferroviário em Portugal?
3. Quais os critérios utilizados para sustentar a decisão acima descrita?

Palácio de São Bento, 20 de Janeiro de 2012.

As/Os Deputada/os

Catarina Martins

João Semedo

Pedro Filipe Soares