

O adiamento da Linha de Cascais

Uma Encruzilhada na vida de milhares de portugueses

No momento em que o poder político começa a discutir os novos fundos comunitários e em que o sector ferroviário parece ser uma das prioridades, a Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário e Sistemas Integrados de Transportes (ADFERSIT), com 30 anos de atividade e conhecimento técnico e científico, não desiste de contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos portugueses.

Numa fase em que se vislumbra mais um adiamento, a ADFERSIT vem alertar e demonstrar que **é possível uma solução para a Linha de Cascais, em tempo útil – ainda no quadro do Portugal 2020 - com menores custos para o erário público e com melhoria significativa das condições de acessibilidade e mobilidade para as populações dos Conselhos de Cascais, Oeiras e Lisboa.**

Defendemos que é possível existir a **Linha de Cascais enquanto componente do Sistema da Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Lisboa (AML)**, ao serviço dos portugueses e com potencial turístico que pode em muito contribuir para a sustentabilidade económica e financeira da mesma.

O Ministro do Planeamento e das Infraestruturas afirmou a reprogramação do Portugal 2020 em benefício da Linha de Cascais, mas como deve ser requalificada a Linha de Cascais?

A resposta dá-se nas opções e nas escolhas que se farão e na nossa opinião a escolha é clara:

- ou a Linha de Cascais é **integrada na Rede Geral** e terá um custo para o erário público de cerca de **640 milhões de euros**;
- ou fará parte da componente do **Sistema da Mobilidade Urbana da AML** e terá um custo de cerca de **34 milhões de euros**.

Qualquer adiamento, resultante dos bloqueios que vêm perpetuando a indefinição de uma solução efetiva, virá acentuar a encruzilhada em que o poder político se enredou, hipotecando a qualidade de vida de milhões de portugueses. Mas a ADFERSIT considera que ainda é possível reverter e desmistificar esta encruzilhada.

Com efeito, uma simples análise às razões desta situação, residem nas seguintes e óbvias constatações:

- **1ª ENCRUZILHADA**

Derivada da obsolescência técnica, fundamentalmente resultante da situação respeitante à Sinalização e ao Material Circulante, cujo **nível de investimentos de que carecem tem implicado um sistemático adiamento, amplificado pela afirmação nunca demonstrada que se torna imperioso proceder ao rebatimento dos comboios da Linha de Cascais sobre a Rede Geral**, o que implicará a compatibilização da alimentação elétrica e o do material circulante.

- **2ª ENCRUZILHADA**

As intervenções necessárias no denominado **NÓ DE ALCANTARA**, decorrentes da primeira encruzilhada, tornam praticamente impossível a tomada de decisão por parte do poder político

uma vez que **representam investimentos na ordem dos 500M€**. A complexidade do seu subsolo, dada a localização do CANEIRO DE ALCÂNTARA e o atravessamento da Linha 15 do elétrico da Carris e adaptação da estação de Campolide, são os principais problemas que alimentam esta segunda encruzilhada.

Assim, entende a ADFERSIT defender uma análise pragmática do problema, **DESMISTIFICANDO** as referidas encruzilhadas:

A Linha de Cascais tem condições para viver por si só, apesar do complexo conjunto de condicionantes à sua acessibilidade e que limitam o seu raio de ação. Com uma **Procura potencial entre 30-35M de passageiros/ano** (atualmente 25M), modernizada a sinalização, a catenária, as subestações de tracção, as estações e o material circulante, existem condições objetivas para melhorar significativamente o serviço hoje prestado pela CP, **permitindo alcançar uma operação de margem positiva**.

- Acresce que **não se identifica qualquer ganho adicional de procura significativo, na ligação dos comboios de Cascais à Rede Geral**. Carecendo também de demonstração técnica quanto à viabilidade da sua operação, nomeadamente no que diz respeito ao número de “slots” disponíveis em hora de ponta no nó de Campolide.
- **A Linha de Cascais, com a anunciada extensão da Linha Amarela do Metropolitano de Lisboa ao Cais do Sodré, encontra aí a melhor ligação ao Sistema de Transportes Urbano de Lisboa**. O facto de o Metropolitano de Lisboa passar a funcionar com uma **linha circular** irá melhorar muitíssimo os tempos de viagem para os passageiros com Destino no eixo Marquês/Saldanha/Entre Campos. **O Interface do Cais do Sodré passará a proporcionar a melhor opção aos passageiros da Linha de Cascais**, com tempos de viagem muito inferiores (- 10’ ao Marquês do Pombal), se comparados com uma eventual ligação alternativa via Linha de Cintura.
- Considerando o carácter isolado da Linha de Cascais, **o material circulante poderá ser adquirido pela CP de forma inovadora**, contratando a futura disponibilidade de frota, consoante a Oferta definida por um período a definir. Esta solução, permitirá não só retirar a pressão de financiamento ao Ministério das Finanças no curto prazo, como **“alisar” de forma previsível os encargos futuros com a operação e manutenção** do indispensável material circulante (renda anual de aprox. 7,5M€, para 26 UMEs).
- Como inegável contributo para a futura decisão, a leitura da estimativa orçamental das duas soluções em presença, conforme o quadro seguinte, é bem elucidativa das vantagens financeiras da solução “AML”:

	AML			Rede Geral		
	1,5kV			25kV		
	Qtd	€/uni	Total	Qtd	€/uni	Total
Catenária	50	0,025	1,25	50	0,025	1,25
Subestações	6	0,15	0,9	1	6	6
Sinalização e Com	1	16	16	1	16	16
Estações	17	0,4	6,8	17	0,4	6,8
Via	50	0,18	8,75	50	0,18	8,75
Nó Alcantara	0	0	0	1	500	500
Adaptações Campolide	0	0	0	1	100	100
			33,7			638,8¹

Por tudo isto, a ADFERSIT considera que a ENCRUZILHADA da **Linha de Cascais** deve ser equacionada apenas e só enquanto **componente do Sistema da Mobilidade Urbana da AML**, representando um investimento inferior aos 50 milhões de euros já existentes na reprogramação do Programa Ferrovia 2020, conforme anunciado recentemente pelo Ministro Pedro Marques.

É neste contexto que a ADFERSIT irá realizar um novo debate “**Ainda a encruzilhada da Linha de Cascais: componente urbana do Sistema Integrado de Transportes da AML ou componente da Rede Ferroviária Nacional?**”, no próximo **dia 7 de Março (Quarta feira) às 17.30/20.00 h, no Auditório da Estação do ML no Alto dos Moinhos**, tendo já convidado os Municípios de Cascais, Oeiras e Lisboa a participarem, visto representarem a PROCURA que continua a não estar confortável com o sucessivo adiamento da solução da Linha de Cascais.

Lisboa, 23 de Fevereiro de 2018

A Direção da ADFERSIT

¹ Valores em milhões de euros