

SITUAÇÃO DA LINHA DE CASCAIS

1. Considerandos (resultantes dos 2 debates públicos realizados em 2017.03.29 e 2018.03.07):

- a) **A decisão sobre o futuro da Linha de Cascais não suportar mais adiamentos**, considerando o estado de obsolescência técnica da sinalização e do material circulante;
- b) Ser tempo de **melhorar a acessibilidade às estações, com o envolvimento das Autarquias**;
- c) **A dimensão do investimento** necessário para a criação de **interoperabilidade total entre a Linha de Cascais e a Rede Geral IP ser muito grande** e o retorno daí resultante, em termos de acréscimo do número de passageiros transportados e dos ganhos de tempo de viagem até ao eixo Marquês – Entrecampos, ser muito fraco. **A Linha deverá continuar a ser parte integrante do Sistema de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Lisboa**;
- d) **A nova Linha Circular do Metropolitano de Lisboa, com interface no Cais do Sodré, irá permitir dar melhor ligação aos passageiros da Linha de Cascais com destino ao eixo Marquês – Entrecampos**;
- e) **A modernização da linha e a aquisição de novo material circulante** permitirão recuperar a Procura que já teve, da ordem de 35 milhões de passageiros por ano, garantindo-se uma **conta de resultados positiva condição para Linha poderá viver por si só**.

2. Soluções encontradas para viabilizar a modernização da linha:

- a) **Via**: continuar e reforçar a sua manutenção corrente;
- b) **Catenária e energia**: manter a tensão de catenária de 1.500 V DC, renovando-a onde for necessário bem como nalguns componentes das subestações atuais;
- c) **Sinalização**: proceder à substituição integral da atual sinalização por um moderno sistema ERTMS/ETCS;
- d) **Telecomunicações**: concluir a instalação do sistema GSMR;
- e) **Estações**: melhorar a acessibilidade às estações e a intermodalidade com os restantes meios de transporte rodoviários;
- f) **Material circulante**: a sua aquisição poderá assumir a forma de **“leasing operacional”** (estimado em cerca de 8/10 milhões/ano) reduzindo-se o esforço inicial do investimento na Linha e deverá ter uma **relação tara/número de passageiros otimizada**, aproveitando a circunstância de ser alimentado a 1.500 V DC.

2. Conclusões

- a) As decisões de modernização da Linha de Cascais deverão assentar no pressuposto de que **a Linha deverá continuar a ser encarada enquanto componente do Sistema de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Lisboa**;

Comunicado

- b) Tendo sido anunciada uma disponibilidade financeira imediata de 50 milhões de euros, resultante da reprogramação do Plano Ferrovia 2020, é possível à Tutela dar início imediato aos trabalhos de modernização da Linha de Cascais;**
- c) Todo o projeto de modernização da Linha deverá ser conduzido com o objetivo de ser atingida uma conta de resultados equilibrada;**
- d) As soluções preconizadas irão contribuir e melhorar o serviço oferecido pela Linha de Cascais às populações de Lisboa, Oeiras e Cascais e permitirão reduzir o esforço financeiro dos contribuintes.**

Lisboa, 19 de Março de 2018

A Direção da ADFERSIT