

CP QUER ACABAR COM OS COMBOIOS NAS LINHAS DO TUA, DO CORGO E DO TÂMEGA

A CP prevê substituir comboios por autocarros nas linhas do Leste, Cáceres, Corgo, Tua, Tâmega e Figueira da Foz. Ao todo, são 209 quilómetros de linha que passam a ter uma exploração rodoviária, sendo certo que em 144 quilómetros (linhas do Corgo, Tua, Tâmega e Figueira) os comboios deixam mesmo de apitar, pois ali não existe serviço de mercadorias, podendo as linhas vir a encerrar.

Segundo o plano estratégico da CP Líder 2010, a empresa espera ganhar 163,3 milhões de euros com a entrada em vigor desta medida, o que iria contribuir para a redução dos prejuízos da CP-Regional dos actuais 2,13 milhões de euros para 1,23 dentro de quatro anos.

Estas linhas são das que têm menos procura em toda a rede ferroviária nacional, pelo que o custo de cada passageiro transportado é muito elevado. As vantagens para a empresa em substituir o comboio pelo autocarro são várias: não paga taxa de uso (portagem ferroviária) à Refer pela circulação das composições e é mais barato adjudicar o serviço a uma empresa de camionagem do que pagar simultaneamente a um maquinista e a um revisor para conduzirem automotoras (por vezes com uma única carruagem) com meia dúzia de pessoas.

Segundo o documento, a contratação da oferta rodoviária já deveria ter sido iniciada em 2005, mas tal só foi feito ainda para o Ramal de Cáceres (Torre das Vargens-Beirã/Marvão) embora o serviço não tenha ainda sido iniciado, em parte devido à oposição das autarquias locais.

O documento prevê a entrada em funcionamento do novo modelo durante o ano de 2006, mas a Refer não tem conhecimento de nada, segundo disse ao PÚBLICO o porta-voz da empresa Rui Reis.

CP espera poupar 168 milhões com inter-regionais

Teoricamente, a gestora de infra-estruturas ferroviárias deverá ter as linhas abertas para nelas poder circular qualquer operador ferroviário, mas se a CP abandonar esse serviço não haverá motivo para a sua manutenção (até pelos custos que tal implica), pelo que o encerramento do que resta do Tua, do Corgo e do Tâme-

Proposta faz parte do plano estratégico da empresa e prevê substituição do serviço ferroviário pelo transporte rodoviário. Empresa conta ganhar 163 milhões de euros com esta medida e espera reduzir o prejuízo da CP-Regional para 1,23 milhões dentro de quatro anos. Acontece que estas três linhas já foram amputadas de mais de metade do seu percurso no início dos anos 90.

Por CARLOS CIPRIANO

PAULO RICCA/ARQUIVO



ga é o cenário mais provável.

Estas linhas já foram amputadas de mais de metade do seu percurso no início dos anos noventa com o encerramento dos troços Amarante-Arco de Baulhe, Vila Real-Chaves e Mirandela-Bragança. A CP introduziu na altura um serviço rodoviário de substituição para colmatar a perda do comboio, mas depois abandonou-o argumentando que a sua vocação não era o transporte rodoviário. O mesmo aconteceu nas linhas do Alentejo que fecharam na mesma altura e que também viram, algum tempo depois, desaparecer o serviço rodoviário.

O PÚBLICO perguntou ao Ministério das Obras Públicas e Transportes se conhecia e concordava com o plano Líder 2010 da CP, mas, apesar das várias insistências, não obteve resposta. A transportadora ferroviária também não quis

responder se tinha a anuência da tutela para estas medidas, remetendo a pergunta para o ministério.

O documento que define a estratégia da CP para os próximos anos fala na "reconversão do serviço inter-regional", com o qual espera vir a poupar 168 milhões de euros, e na "concentração da oferta do serviço regional nos principais eixos ferroviários", o que pressupõe o abandono das linhas do interior.

A empresa espera ainda encaixar 76,7 milhões de euros com a venda de carruagens que deverão brevemente seguir para a Argentina. Parte delas estão ainda em circulação na Linha do Douro, afectas à CP-Regional. A oferta deste serviço passará a ser constituída unicamente por automotoras, que são mais leves, consomem menos e têm custos de manutenção mais baixos. ■

Ambiguidades

Durante três dias o PÚBLICO tentou saber junto da Secretaria de Estado dos Transportes se a tutela concordava com o plano Líder 2010 da CP, mas o Governo preferiu não responder. Desta forma não fica com o opróbrio da questão que, em última instância, terá sido uma iniciativa voluntarista do presidente da CP, António Ramalho. Este, por seu lado, também

não quis dizer se tem o apoio da tutela para o seu plano estratégico, talvez por receio de ser desautorizado quando

Comentário

os autarcas começarem a gritar que lhes estão a tirar o comboio e o Governo vier apagar o fogo dizendo que tudo não passava de intenções de um documento que desconhecia. No entretanto, por entre as promessas de apoio ao desenvolvimento regional e a uma mobilidade sustentada, vão subsistindo linhas que são caras e servem pouco e mal as populações, sem que haja a coragem de acabar de vez com elas ou de nelas investir a sério para voltar a colocar o caminho-de-ferro no centro das escolhas das pessoas graças a uma oferta mais cómoda, rápida, frequente e, seguramente, mais segura e mais ecológica. C.C.