



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 309/XII (1.ª)

Recomenda ao Governo a eletrificação do troço entre Caíde e o Marco de Canavezes da linha ferroviária do Douro

1. O papel desempenhado pela rede ferroviária nacional é absolutamente indissociável da evolução económica, social e cultural do interior do País ao longo de todo o século vinte. Em particular, a centenária linha ferroviária do Douro desempenhou, e continua a desempenhar, a par de outros exemplos localizados ao longo de todo o território do interior Norte do País – apesar de sistemáticos e irresponsáveis encerramentos decididos pelos governos dos últimos trinta anos –, um papel central relevante na mobilidade regional e inter-regional das populações, interligando os diversos municípios, desde os situados no interior do distrito do Porto aos localizados no coração do Vale do Douro até alguns outros já situados em terras da vizinha Espanha.

A coesão territorial assegurada pela linha ferroviária do Douro permitiu que ao longo dos anos a mobilidade de pessoas e de mercadorias gerassem o desenvolvimento de relações regionais e transfronteiriças que estiveram na base de um dinamismo económico centrado em atividades produtivas de raiz tradicional, ao mesmo tempo que potenciou uma atividade turística cujas dimensões está ainda hoje longe do aproveitamento integral nas suas múltiplas facetas.

Nos últimos trinta anos, entretanto, os diversos e sucessivos Governos apostaram em políticas de privilégio do transporte rodoviário de base individual e, simultaneamente, promoveram políticas sistemáticas de degradação e de irresponsável desinvestimento na rede ferroviária, em especial nas ligações ferroviárias que servem as populações do interior. A não concretização de investimentos de modernização e de requalificação das linhas férreas, incluindo a respetiva eletrificação e/ou duplicação, o desprezo a que relegaram as populações, mantendo em funcionamento e circulação composições e carruagens cada vez mais antigas e sem níveis de conforto e qualidade mínimos para servir os utentes com dignidade, a redução permanente da oferta – ainda por cima tornada intencionalmente menos competitiva face a outros modos de transporte rodoviários –, ou a extinção de linhas ou de troços de linhas (como é também o caso da própria linha do Douro), são exemplos incontornáveis de uma política irresponsável de

abandono da rede ferroviária nacional e dos serviços públicos por ela assegurados ao longo de muitas décadas, serviços aliás essenciais para que a coesão e o desenvolvimento sustentável do todo nacional não continuem a ser palavras sem sentido e sem conteúdo.

A linha ferroviária do Douro deve assim desempenhar um renovado papel, atual e moderno, de apoio e suporte à economia regional, à atividade turística, à mobilidade das populações, às deslocações pendulares de trabalhadores e estudantes, ao transporte de mercadorias, enfim à promoção de uma mobilidade acrescida e ambientalmente sustentável e à promoção de melhores condições de fixação das populações e de atividades económicas no interior do distrito do Porto e do Norte interior em particular.

Para isso há que romper com as políticas de destruição da rede ferroviária dos últimos trinta anos. A qualidade e o conforto do serviço, a frequência e adaptação da oferta são essências para que a procura seja motivada e exponenciada. Para que isso possa ocorrer há que investir – e muito - na requalificação e retificação das linhas, na sua eletrificação, na melhoria sensível das condições de conforto e de segurança da respetiva utilização, por forma a que volte a atrair passageiros, se torne um elemento relevante ao serviço do turismo, e se torne o modo principal para o transporte de mercadorias e o instrumento ambientalmente mais sustentável para as trocas comerciais e o transporte de produtos.

Por isso, consideramos igualmente determinante que, mesmo que de forma adequadamente faseada, se inverta o caminho do abandono generalizado a que há muitos anos está votada a linha do Douro, mormente através da recuperação integral de todo o seu traçado, desde o Porto ao Marco de Canavezes e desde a Régua ao Pocinho, incluindo nestes novos horizontes de intervenção a reparação de políticas erradas, através da recuperação ou reativação de linhas ferroviárias afluentes à linha do Douro, mormente as linhas do Tâmega, do Corgo ou do Tua e ainda a extensão da linha do Douro do Pocinho a Barca d'Alva.

2. O troço entre a estação ferroviária de Caíde e do Marco de Canavezes, que integra a linha do Douro, constitui um exemplo claro e eloquente do desprezo a que tem sido votada a rede ferroviária regional no nosso País.

Este troço entre Caíde e Marco de Canavezes foi aliás alvo de várias declarações e compromissos públicos.

Nos primeiros tempos do primeiro dos dois Governos de José Sócrates, a linha do Douro, entre o Porto e a Régua, chegou a ser declarada como “uma linha estruturante” da rede ferroviária e, em

conformidade, a REFER anunciou a realização de obras para a eletrificação e beneficiação da linha do troço entre Caíde e o Marco de Canavezes. Só que nunca se passou das intenções à prática.

Não obstante o não cumprimento dos compromissos então anunciados, em 2009, ano de eleições legislativas, a então Secretária de Estado dos Transportes voltou a garantir que as obras de modernização e eletrificação do troço Caíde-Marco de Canavezes, na linha do Douro. Só que, um ano depois, em 2010, um novo Governo do Partido Socialista anunciou afinal que o projeto de eletrificação daquele troço da linha do Douro não iria afinal ser construído. Isto é, um ano depois, logo depois das eleições, o Governo Sócrates abandona aquilo que tinha anunciado ir construir.

Pela nossa parte, a questão da necessidade urgente de uma intervenção global de modernização e de eletrificação no troço da linha do Douro, entre Caíde e Marco de Canavezes, numa extensão um pouco inferior a 15 quilómetros, foi sempre tratada pelo PCP através de uma intervenção própria na sede mais adequada do ponto de vista da obtenção dos financiamentos que pudessem permitir o arranque da obra.

Por exemplo, durante o debate do Orçamento do Estado para o ano de 2011, foi debatida e votada uma proposta apresentada pelo Grupo Parlamentar do PCP destinada a afetar uma verba de dois milhões de euros para o arranque das obras para a “eletrificação e duplicação da linha de comboio, desde a Estação de Caíde, Lousada até à estação da Ermida, Baião, com ligação à Régua”

Ou seja, se tivesse havido vontade política, então a obra que tão ansiosamente as populações servidas por este troço da linha do Douro continuam, e muito justamente, reclamar, (como aliás foi visível nos últimos tempos, com manifestações públicas de muitas centenas de pessoas), já poderia estar em fase final de execução, passado que está já mais de ano e meio sobre a data em que o PCP houve vontade política e, na altura, quer o PS (que dispunha de maioria relativa na AR), quer o PSD e o CDS-PP votaram contra a proposta apresentada pelo PCP e, desta forma, as obras de eletrificação do troço da linha ferroviária entre Caíde e Marco de Canavezes não avançaram.

A este troço da linha do Douro entre Caíde e o Marco de Canavezes, é reconhecido, mesmo no âmbito do Plano Estratégico de Transportes 2011-2015, proposto e aprovado pelo atual Governo, um papel de “elegibilidade inquestionável” no contexto da atribuição de natureza prioritária ao conjunto de investimentos a realizar para melhorar a oferta e a qualidade do serviço prestado às populações e pelo contributo que pode trazer à economia local e regional com vista a

proporcionar “novas condições de desenvolvimento num contexto nacional delicado”.

3. Nos últimos dias, e de acordo com algumas notícias tornadas públicas pela Comunicação Social, haverá, paradoxalmente, intenções, ainda não totalmente confirmadas, de que a CP teria intenções de reduzir a oferta de serviço ferroviário neste troço entre Caíde e Marco de Canavezes, reduzindo o número de comboios em circulação.

Ora, não obstante a indefinição exata do alcance e âmbito destas eventuais intenções da CP, o que a linha do Douro precisa, de uma forma geral, e o troço entre Caíde e Marco de Canavezes, de uma forma mais particular, é que os diversos anúncios e promessas de investimento imediato ou de recuperação a prazo avancem, isto é, que o Governo concretize com a máxima urgência possível as obras de eletrificação e de modernização do troço da linha ferroviária entre Caíde e o Marco de Canavezes.

Tendo em conta o exposto, e ao abrigo das disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, os Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, abaixo assinados, recomendam ao Governo:

1. A garantia de que o troço entre Caíde e o Marco de Canavezes da linha do Douro continua a integrar a rede ferroviária suburbana do Porto;
2. A recuperação do projeto de modernização e eletrificação do troço da linha ferroviária entre Caíde e o Marco de Canavezes, incluindo todas as obras e intervenções necessárias para alcançar esse objetivo, mormente a implementação da sinalização eletrónica e de uma rede de telecomunicações na linha do Douro.
3. A melhoria da oferta e da qualidade do serviço público prestado ao longo deste troço da linha ferroviária do Douro que potencie a sua maior utilização pelas populações

Assembleia da República, 27 de Abril de 2012

Os Deputados,

HONÓRIO NOVO; AGOSTINHO LOPES; PAULO SÁ; JOSÉ LOURENÇO;
BERNARDINO SOARES