



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução nº 838/XIII-2ª

**Pela reabertura do serviço ferroviário de passageiros entre
Leixões e Ermesinde e a sua ligação a Campanhã**

A linha ferroviária com serviço de passageiros entre Leixões e Ermesinde, com a sua ligação a Campanhã, é um importante instrumento de mobilidade na região do grande Porto que importa recuperar e dinamizar.

A importância desta linha ficou bem demonstrada quando, em 2009, a CP/ REFER estimava que a concretização da totalidade do percurso ferroviário de 19 Km, que ligava Matosinhos a Ermesinde, iria servir 2,9 milhões de passageiros/ano, com cerca de 2 comboios por hora, no total de 55 comboios por dia.

Esta linha que ligava o centro urbano de Matosinhos ao de Valongo, passando por importantes núcleos habitacionais da Maia, Valongo e Matosinhos, pelo Hospital de S. João e polo académico do Porto, pelo Porto de Leixões e plataformas logísticas intermodais, tinha também a grande vantagem de fazer a ligação a linhas e 2 estações terminais da rede de Metro e 10 linhas da STCP que, por sua vez, também passavam por importantes unidades industriais e centros empresariais com dezenas de milhares de trabalhadores.

Entre 2009 e 2017, os polos de atividade económica nas imediações da Linha de Leixões cresceram significativamente e surgiram novas infraestruturas como as plataformas logísticas que vieram incrementar as necessidades de soluções de mobilidade. Por outro lado, o peso dos núcleos habitacionais servidos pela Linha de Leixões consolidou-se. Assim, todas as razões então evocadas para a reativação do serviço a passageiros se fortaleceram desde então.

Na sua variante de ligação a Campanhã, a linha ampliaria ainda mais a sua intermodalidade com ligações ao metro e às linhas da CP. Tratando-se de uma linha radial, cruzava todas as rodovias estruturantes do Norte do País: A28, A4, A3, VRI, N13, N14.

Importa lembrar que o serviço ferroviário de passageiros na Linha de Leixões foi interrompido em 1966 e foi reinaugurado em Maio de 2009, apenas entre Ermesinde e Leça do Balio (10,6 km), passando por S. Gemil, Pedrouços e Leça do Balio (percurso de 16 minutos), e tendo operado nestes termos até 2010.

O PCP considera – e referiu-o oportunamente – que o cancelamento da operação a passageiros, que acabou por ocorrer em 2010, foi uma consequência evidente de não se ter concluído o projeto. Na verdade, não foram criadas as condições para que esta linha cumprisse a sua lógica origem-destino e não foram construídas as estações ou apeadeiros que permitiriam a sua adequada utilização.

Na verdade, o essencial para que a Linha de Leixões fosse viável para o transporte de passageiros ficou, de facto, por fazer: a Estação Intermodal de Passageiros de Leixões com estacionamento no terreno da APDL e interligação modal com o Metro na Estação Senhor de Matosinhos; dois novos apeadeiros na Arroteia/Leça do Balio (Rua da Bouça da Cavadinha e EFACEC [a poente da Via Norte]); intervenções para melhoria da plataforma e abrigo para passageiros e rampas de ligação entre plataformas nas estações de Leça do Balio e São Mamede de Infesta; intervenções para melhoria da plataforma e abrigo para passageiros em S. Gemil e Ermesinde; reativação da estação de Guifões e dos apeadeiros na Ponte do Carro, em Gondivinho e no Araújo e criação da Estação do Pólo Universitário da Asprela, no Porto, junto ao Hospital de S. João, não se concretizaram, comprometendo a atratividade desta linha.

Para concretizar este projeto, o PCP entende que se deve articular com os Municípios envolvidos – Matosinhos, Maia, Valongo, Porto e, eventualmente, Gondomar – uma vez que estes têm um natural e legítimo interesse.

Quais as estações ou apeadeiros necessários ao funcionamento da linha em toda a sua extensão, ou consensualizar o mapa das necessidades de correções e inserções viárias das passagens de nível, devem ser algumas das matérias em que os municípios podem e devem ser ouvidos.

O PCP considera que o serviço ferroviário de passageiros entre Leixões, Ermesinde e Campanhã não se trata de um projeto datado, obsoleto. Antes pelo contrário, a importância estratégica da Linha de Leixões no contexto de uma mobilidade regional multimodal convoca-nos para uma reflexão séria em torno das oportunidades de

reforço do serviço de ferrovia que desempenhe uma função complementar com todos os outros meios de transporte público disponíveis na região, sobretudo no seu coração metropolitano.

Para o PCP, quer a sua versão inicial de ligação a Ermesinde, quer na alternativa de ligação a Contumil/ Campanhã (que possibilitaria uma articulação plena com o Metro do Porto), a reabertura do serviço a passageiros da Linha de Leixões na totalidade da sua extensão é possivelmente o passo mais decisivo em termos de mobilidade regional.

Assim, nos termos da alínea b) do artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adote a seguinte resolução:

Resolução

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República, recomendar ao Governo:

1. A reabertura, no contexto do plano nacional de desenvolvimento da rede ferroviária nacional em curso, do serviço ferroviário de passageiros entre Leixões e Ermesinde e a abertura do serviço ferroviário de passageiros entre Leixões e Campanhã.
2. Que neste processo articule com os municípios abrangidos pela Linha de Leixões os investimentos necessários para a construção ou reparação de estações ou apeadeiros necessários ao funcionamento da linha em toda a sua extensão e consensualize o mapa das necessidades de correções e inserções viárias das passagens de nível.

Assembleia da República, 5 de maio de 2017

Os Deputados,

JORGE MACHADO; ANA VIRGÍNIA PEREIRA; DIANA FERREIRA; JOÃO OLIVEIRA; ANA MESQUITA; ANTÓNIO FILIPE; FRANCISCO LOPES; RITA RATO; JOÃO RAMOS; PAULO SÁ; BRUNO DIAS; CARLA CRUZ; MIGUEL TIAGO