

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 786/XIII/2.^a

PELA REQUALIFICAÇÃO DA LINHA DO VOUGA E SUA INCLUSÃO NO PLANO NACIONAL DE INVESTIMENTOS EM FERROVIA

A linha do Vale do Vouga tem sido notícia, nos últimos anos, pelas piores razões. Em 2011 foi anunciada a intenção de encerramento de toda a linha do Vouga, entre Espinho e Águeda. A contestação popular conseguiu derrotar essa intenção; no entanto, a linha foi colocada ao quase total abandono, sofrendo de velhos problemas, cada vez mais agravados.

Este troço ferroviário, que faz a ligação de vários concelhos do distrito de Aveiro por um itinerário mais interior do que o da linha do Norte, é conhecido por ser o mais lento do país.

Em 2013 a então Refer decidiu reduzir a velocidade máxima nesta linha a 10km/hora no troço entre Sernada do Vouga e Espinho e a 25km/hora entre Sernada do Vouga e Aveiro. A Refer justificava a decisão com elevado grau de degradação da linha. A circulação entre Oliveira de Azeméis e Sernada foi depois substituída por transporte rodoviário e mais recentemente a circulação ferroviária de passageiros nesse troço foi descontinuada.

Com todas estas restrições a Linha do Vouga não pode ser atrativa para as populações. Mesmo à sua velocidade normal (ou seja, sem restrições como as acima descritas), a

população tem que se sujeitar a uma viagem de cerca de uma hora para percorrer apenas 30km de linha com um percurso que é agora bastante menos atrativo, uma vez que a viagem termina antes da chegada à Estação Ferroviária de Espinho, consequência das obras de enterramento da linha e da construção da nova estação. A partir daqui os utentes do comboio ainda são obrigados a uma longa caminhada para chegarem a Espinho ou à estação ferroviária que permite, por exemplo, a ligação à Linha do Norte.

Nestas condições a Linha do Vouga nunca será aquilo que tem possibilidade de ser. A falta de investimento e a falta de manutenção da linha, a existência de material circulante desgastado e degradado, a presença de inúmeras passagens de nível, assim como o traçado sinuoso, de curvas com raio bastante apertado, fazem com que a viagem seja demorada e não vá de encontro às necessidades das pessoas que seriam potencialmente utilizadoras deste meio de transporte.

Além disso, há a ter em conta as questões relacionadas com a segurança, sendo a linha do Vouga propícia à existência de acidentes com automóveis, por via da existência de tantas passagens de nível.

A importância da Linha do Vouga para a região

No entanto, se estes problemas forem resolvidos e a Linha do Vouga for aproveitada em toda a potencialidade, ela revelar-se-á da maior importância para o distrito de Aveiro, uma vez que serve concelhos populosos, de grande densidade populacional, bastante industrializados e com populações que fazem migrações pendulares constantes.

Ao atravessar concelhos como Espinho, Santa Maria da Feira, Oliveira de Azeméis, Albergaria a Velha, Águeda e Aveiro (estes dois a partir da ligação efetuada em Sernada do Vouga), esta linha ferroviária serve potencialmente uma população de mais de 410 mil pessoas.

Esta linha atravessa centros urbanos, zonas industriais e zonas de interesse turístico, pelo que a sua requalificação potenciaria o desenvolvimento de atividades económicas, assim como o desenvolvimento dos vários municípios. Por exemplo, o troço entre Oliveira de Azeméis e Sernada do Vouga atravessa zonas de enorme beleza, facilitando o acesso a praias fluviais e a atividades de contato com a natureza.

A linha do Vale do Vouga tem ainda enormes potencialidades de interface, uma vez que a sul (em Aveiro) permite ligação à Linha do Norte, ligação essa que pode e deve ser efetuada também a norte (na zona de Espinho), e uma vez que atravessa o concelho de Albergaria-a-Velha, onde a Central de Camionagem permite a ligação a vários pontos do país (por exemplo: Braga, Porto, Viseu, Guarda, Castelo Branco Coimbra e Lisboa) pela sua proximidade com a A1 e a A25.

Tendo em conta a população que serve, bem como todas estas características que acabamos de expor, é fácil perceber que a Linha do Vale do Vouga não pode continuar ao abandono. Pelo contrário, deve beneficiar de investimento e requalificação, de forma a afirmar-se como um instrumento de desenvolvimento económico e social e de coesão territorial, melhorando a qualidade de vida da população da região e aumentando a sua mobilidade dentro e para fora da região.

A importância da linha do Vouga é verificável quando as populações, mesmo com os problemas de desinvestimento e degradação, continuam a utilizar o “Vouguinha” no dia a dia, e principalmente nos meses de verão, para as suas deslocações à praia. A título de exemplo, dados oficiais relativos a 2007 referem uma procura anual de 300 mil pessoas.

Com uma intervenção de fundo que modernizasse esta linha e este tipo de transporte, seriam muito mais as pessoas que passariam a utilizar o Vouguinha no dia a dia, com ganhos do ponto de vista ambiental e do ponto de vista de qualidade de vida das pessoas.

Foi isso mesmo que aconteceu com a intervenção na linha de Guimarães. Ao melhorar os tempos de viagem, o material circulante e ao adaptar os horários às necessidades da população, a linha ferroviária foi revitalizada e voltou a ter procura. Na linha de Guimarães o número anual de passageiros em 2002 era de 223 mil. Em 2002 e em 2003 procedeu-se às obras de requalificação da linha e à sua ligação à linha do Norte. Em 2010, mais de 2 milhões de passageiros viajavam anualmente neste troço ferroviário.

Para a requalificação que é necessária, o PETI 3+ apresentado pelo anterior Governo era claramente insuficiente. Depois de ter pretendido encerrar esta linha e depois de a ter abandonado durante anos, já no final do seu mandato, o anterior Governo destinava-lhe uma verba de apenas 3 milhões de euros destinados essencialmente a automatização de passagens de nível.

O investimento a fazer neste importante fator de desenvolvimento e coesão territorial não pode ser um mero remendo. Deve ser um investimento de fundo, que projete a linha do Vouga para o futuro e que corresponda às necessidades das populações por ela servida. É por isso que o Bloco de Esquerda quer que a requalificação e modernização da Linha do Vouga seja inserida no Plano Nacional de Investimentos em Ferrovia 2016-2020.

É também por isso que o Bloco de Esquerda propõe, de forma muito concreta, que a intervenção na linha do Vouga deve passar pela sua efetiva requalificação e modernização, sendo esta a defesa integral da circulação em toda a linha (ou seja, entre Espinho e Aveiro), a sua ligação à linha do Norte, a mudança para via larga, a sua eletrificação, a correção do seu traçado onde ele é mais sinuoso, a requalificação das estações e a renovação do material circulante.

Esta intervenção de fundo necessita do financiamento adequado. Esse investimento deve ser inscrito no Plano Nacional de Investimento em Ferrovia e o Governo deve calendarizar a intervenção nos vários troços da Linha do Vouga, sem esquecer nenhum deles.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Inclua no Plano Nacional de Investimentos na Ferrovia 2016-2010 a requalificação e modernização da linha do Vouga no seu traçado entre Espinho e Aveiro;
2. Calendarize as intervenções a realizar na linha, por troço e por tipo de intervenção;
3. Sejam contempladas as seguintes intervenções na Linha do Vouga: ligação à linha do Norte, alteração de via estreita para via larga, correção do traçado nos locais onde ele é mais sinuoso, melhoria de sinalização e segurança em toda a linha, eletrificação da linha em todo o seu traçado, substituição do material circulante, requalificação das estações.

Assembleia da República, 31 de março de 2017.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,