



**DOURO**

Comunidade Intermunicipal

PROGRAMA NACIONAL  
DE INVESTIMENTOS

**2030**

## Propostas para o Douro

**Apresentação**

**Assembleia da República**  
*Comissão Economia, Inovação e Obras Públicas*

23 de abril de 2019



Organização das Nações  
Unidas para Educação,  
Ciência e Cultura

Alto Douro Vinhateiro  
inscrito desde 2011

Arte Rupestre do Vale do Côa  
inscrito desde 1998

Processo de manufatura de  
olaria preta de Bisalhães  
inscrito desde 2016

## Plano Nacional de Investimentos 2030

Neste período de debate e de posicionamento institucional acerca do Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030), a Comunidade Intermunicipal do Douro, ciente da responsabilidade e do papel crucial que deve ter na defesa da região do Douro, não poderia, obviamente, deixar de se pronunciar.

Criar sustentabilidade e coesão, mesmo sendo um território de baixa densidade, é possível se a região do Douro vir enquadrados no PNI 2030 os apoios fundamentais ao seu crescimento económico e ao fomento de emprego em torno do aproveitamento dos seus recursos e potencial endógeno.

Assim, a posição sustentada da CIMDOURO, centra-se na área temática dos transportes e mobilidade e, fundamentalmente, em três grandes investimentos estratégicos:

- I. **Ferrovias:** Estruturante para o Douro é a rede ferroviária de transportes e infraestruturas, totalmente integrada na Rede Transeuropeia de Transportes, como vantagem competitiva do País no sector do turismo e das empresas, ao serviço do crescimento económico e da criação de emprego.

Importa, neste contexto, referir e destacar a importância da requalificação e a reativação da **Linha do Douro** até Barca D'Alva, devendo ser atualizados e aprofundados os estudos já realizados sobre a viabilidade da reativação da Linha do Douro, quer na vertente de transporte de passageiros, quer na vertente de transporte de mercadorias, com os consequentes contactos com o Reino de Espanha para a concretização do troço do lado espanhol até La Fuente de San Esteban (a 57 quilómetros de Salamanca, onde passa a linha internacional de Vilar Formoso para o País Basco e França).

Sobre este tema, a Infraestruturas de Portugal (IP), através da sua Direção de Planeamento Rodoferroviário, realizou, em 2016, um estudo sobre a viabilidade de requalificação e o potencial de desenvolvimento da Linha do Douro, considerando que “(...)O posicionamento geográfico da linha do Douro confere a esta infraestrutura um interesse estratégico, na medida em que permite a ligação transversal mais direta desde o porto de Leixões à fronteira com Espanha, através de um traçado ferroviário com poucas limitações de perfil longitudinal e velocidades adequadas ao transporte de mercadorias, apresentando-se como uma alternativa de peso à linha da Beira Alta, evitando o troço congestionado Ovar-Gaia, da linha do Norte. Por sua vez, atento o desenvolvimento do setor turístico verificado nos últimos anos na região do Douro Vinhateiro, confere um novo paradigma à infraestrutura ferroviária da linha do Douro que deve ser entendido e enquadrado numa lógica de comodidade de modos de transporte juntamente com a navegabilidade do Douro. Nesse contexto, a reativação da ligação internacional permite enquadrar a linha do Douro entre dois importantes polos geradores de tráfego e dotados de infraestruturas de transportes relevantes, tais como o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o Terminal de Passageiros do Porto de Leixões, no Porto, e a estação do AVE em Salamanca, surge um eixo turístico de excelência, constituído por quatro destinos classificados pela UNESCO como Património da Humanidade: Porto, Douro Vinhateiro, Gravuras Rupestres do Vale do Côa e Salamanca. (...)”

Fundamentalmente este estudo apresenta a Linha do Douro como o itinerário ferroviário lógico, de integração funcional da Área Metropolitana do Porto e de toda a Região Norte com a restante Península Ibérica e Europa além-Pireneus, validando-o como a “melhor opção”, nas dimensões técnico-

operacionais, económicas e estratégicas, prevendo um montante total a investir de cerca de 473 M€ para a totalidade do troço.

Adicionalmente, o estudo por um lado projeta a linha, no que respeita à valência “passageiros”, como um vetor incontornável para um novo modelo de desenvolvimento territorial transfronteiriço (sendo-lhe atribuído um papel de catalisadora do desenvolvimento regional, do Atlântico a Salamanca e a Madrid, com passagem por uma Região Turística Património Mundial, preconizando-se um reforço adicional da oferta em acessibilidades transfronteiriças, atuando em sinergia com a navegação fluvial) e por outro lado, confirma a “adequação técnica”, no tocante à possibilidade de circulação de pesadas composições de mercadorias, posicionando-as com os recursos de tração existentes, diesel ou elétrico, na dimensão média comum das maiores cargas brutas rebocadas em contexto ibérico. Tal coloca esta via-férrea como solução natural e incontornável, quer no atendimento das necessidades dos “hinterlands” de plataformas logísticas como o Porto de Leixões e Valongo-São Martinho do Campo (SPC), quer no facultar de uma saída atlântica rápida aos “portos secos” da Rede Logística de Castilla-y-León (CYLOG) e além.

Mais recentemente um estudo da Comissão Europeia<sup>1</sup>, realizado no âmbito das políticas de integração e coesão (com o objetivo de fornecer aos decisores políticos a todos os níveis - local, regional, nacional e europeu - suporte analítico para a identificação de projetos ferroviários transfronteiriços promissores e, portanto, também como base para a racionalização e priorização e apoio financeiro), analisou 365 ligações ferroviárias transfronteiriças, incluindo as que estão em operação, as encerradas e as que estão em falta (*missing links*), e identificou 48 ligações com maior potencial de viabilidade e geradoras de maiores benefícios económicos, onde se inclui a Linha do Douro, pelo potencial turístico significativo nesta rota altamente cénica que servirá não só o Douro Vinhateiro como cidades históricas espanholas das regiões de Salamanca, Ávila e Madrid. É considerada também uma ligação estratégica que permitiria viagens de ida e volta entre os principais centros do Porto, Salamanca e Madrid no mesmo dia. O investimento referido é de 578 milhões de euros, para a ligação Pocinho - Barca de Alva - Fregeneda - La Fuente de San Sebastian (Salamanca), com uma exploração positiva em cerca de 350 000€/ano. De referir que o estudo tem apenas em conta o mercado dos passageiros e não o de mercadorias, constituindo este último um argumento acrescido, uma vez que, como atrás se referiu, o Douro é a ligação mais curta desde o porto de Leixões a Espanha e ao resto da Europa.

Assim, considerando que as conclusões do estudo encomendado pela Comissão Europeia são coincidentes com as do estudo precedente das Infraestruturas de Portugal e demonstram, de forma inequívoca, o interesse e o potencial da Linha Ferroviária do Douro considera a Comunidade Intermunicipal do Douro que este projeto, com um investimento previsto de 450 milhões de euros, tem todas as condições para ser acolhido por parte do governo e inserido no Plano Nacional de Investimentos 2030

2. **Rodovia:** Um outro projeto estratégico para o Douro é a construção do Itinerário Complementar número 26 (**IC26**) - um itinerário previsto no Plano Nacional Rodoviário e pensado para começar em Amarante (IP4), passando pela Régua, Lamego, Tarouca, Moimenta da Beira, Sernancelhe, com término no IP2, em Trancoso (estabelecendo a Sul, a ligação à A25, através de Trancoso e a Norte à A24, através de Tarouca/Lamego) -, fundamental para o desenvolvimento económico e social de toda a região do

---

<sup>1</sup> Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders. Final report. 03/2018.

Douro, reduzindo as distâncias entre localidades, facilitando a mobilidade de pessoas e mercadorias e permitindo reduzir o isolamento de todas estas populações, contribuindo para a redução das barreiras geográficas entre o litoral e o interior. Adicionalmente, a grande maioria das estradas existentes na região são extremamente perigosas e mortais, sendo esta nova acessibilidade uma antiga reivindicação dos agentes económicos, das autarquias e das populações, quer pela sua importância económica e social, quer pela sua relevância a nível de segurança rodoviária.

A existência do IC26, constituirá um elemento determinante para o recrudescimento da atividade económica, para a revitalização do aparelho produtivo e para a criação de emprego, numa região onde imperam a falta de oportunidades de emprego, o encerramento de empresas e o abandono das localidades, devido ao continuado despovoamento e envelhecimento demográfico, potenciados por políticas erradas de ostracização do interior.

Ao longo das duas últimas décadas, as promessas firmes da construção do IC 26 mais parecem um enredo de telenovela, pois apesar dos compromissos anunciados sobre a sua construção, bem como os estudos realizados por várias entidades, não foram nunca tomadas decisões efetivas para se avançar com a concretização deste projeto. Agora que o atual Governo defende a coesão territorial e o combate às assimetrias regionais, é tempo de tomar decisões que contribuam para esse objetivo.

Assim, no âmbito do Plano Nacional de Investimentos - Portugal 2030, cabe ao Governo inscrever no mapeamento as obras que pretende sejam contempladas. Para responder ao desígnio da coesão territorial é necessário investir no interior, aproveitar as suas potencialidades e recursos, que possibilitem o seu desenvolvimento e por em prática uma política integrada que efetivamente conduza à eliminação das assimetrias regionais que hoje se agravam.

Assente nesta convicção, entende a CIMDOURO que é necessário considerar o planeamento e a calendarização da construção do IC26, cujo investimento global se estima em 200 milhões de euros, e a sua inclusão, na lista de prioridades das obras a realizar no Plano Nacional de Investimentos 2030.

- 3. Marítimo-Portuário:** O Rio Douro é um grande recurso transversal e estratégico para a região. Com um orçamento global de 76 milhões de euros e 3 fases, o projeto fluvial “**Douro’s Inland Waterway 2020**” é o único que está incluído na rede TEN-T (que definiu os projetos prioritários em termos de rede transeuropeia de transportes) e visa melhorar as condições de segurança e os sistemas de comunicação e de informação ao longo de toda a Via Navegável, corrigir os constrangimentos no canal e nas eclusas de navegação e criar condições para que mais empresas possam usar o Douro como meio de transporte, colocando a via navegável em patamares de qualidade e segurança de acordo com os standards exigidos a nível europeu no contexto da rede principal das Redes Transeuropeias de Transportes. Para além de reforçar o crescimento regional, contribuindo para a captação de fluxos turísticos e para o desenvolvimento da economia local, a concretização do projeto contribui ainda para uma alternativa de transporte sustentável e limpa.

A candidatura à terceira fase do projeto (para onde estava previsto maior necessidade de investimento – quase 60 M€ – e a intervenção de correção do canal navegável do rio e a modernização das eclusas) não foi aprovada no âmbito do CEF-T - *Connecting Europe Facility for Transport*.

Entretanto a importância desta via navegável no contexto europeu ficou bem expressa com a sua inclusão na proposta de extensão dos corredores da Rede Transeuropeia de Transportes, apresentada pela

Comissão Europeia no passado dia 6 de junho, em particular na proposta de extensão do Corredor Atlântico ao rio Douro, em consonância com maior foco na rede de vias interiores navegáveis.

Assim, este projeto deve, imperiosamente, pelo seu significado e mais-valia, ser retomado com no próximo quadro, pois trata-se de um projeto que permitirá potenciar o transporte de mercadorias bem como continuar a acomodar o crescimento desta via fluvial dos operadores turísticos – no ano de 2016 havia 46 operadores registados que fizeram o transporte de quase um milhão de passageiros -.

Entendemos ainda que, a par destes projetos estruturais, a área temática do ambiente não deve ser descurada, propondo-se a dotação do território de infraestruturas de regadio, nalguns casos já devidamente projetadas, planificadas, candidatas e a aguardar financiamento há muitos anos. As alterações climáticas, designadamente os períodos de seca, devem começar hoje a ser solucionados, através da criação de reservatórios (represas) de água, sob pena de colocarmos em causa todo o desenvolvimento e investimentos agrícolas desta região, fundamentais para a preservação da paisagem característica do Douro, que conduziu à sua inscrição na Lista do Património Mundial em 2001.

Vila Real, abril de 2019