

## Informação

Projetos de Resolução n.ºs 626/XIII/2.<sup>a</sup>  
(CDS-PP), 634/XIII/2.<sup>a</sup> (PSD),  
776/XIII/2.<sup>a</sup> (PCP) e 786/XIII/2.<sup>a</sup> (BE)

Discussão ocorrida nos  
termos do artigo 128.º  
n.º 1 do RAR, em  
reunião da Comissão de  
19/09/2017

---

Epígrafe. Recomenda ao Governo que requalifique e modernize a Linha do Vouga, ligando-a à Linha do Norte (em Espinho) e incluindo-a no Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020  
Recomenda ao Governo que inclua a requalificação e modernização da Linha do Vouga, que passa pela eletrificação e pelo alargamento da bitola existente, interligando-a com a Linha do Norte, no Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020  
Plano de requalificação e modernização da Linha do Vale do Vouga  
Pela requalificação da Linha do Vouga e a sua inclusão no Plano Nacional de Investimentos em Ferrovia

1. Sete Deputados do Grupo Parlamentar do Centro Democrático Social – Partido Popular, sete Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata, dez Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português e dezanove Deputados do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda tomaram a iniciativa de apresentar os Projetos de Resolução (PJR) n.ºs 626/XIII/2.ª (CDS-PP), 634/XIII/2.ª (PSD), 776/XIII/2.ª (PCP) e 786/XIII/2.ª (BE), ao abrigo do disposto na alínea b) do artigo 156.º (Poderes dos Deputados) da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º (Poderes dos Deputados) do Regimento da Assembleia da República (RAR).
2. As iniciativas deram entrada na Assembleia da República a 24 de janeiro, 27 de janeiro, 28 e 31 de março de 2017, respetivamente, tendo sido admitidas a 25 de janeiro, 31 de janeiro, 29 de março e 5 de abril de 2017, datas nas quais baixaram à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas.
3. Os Projetos de Resolução n.ºs 626/XIII/2.ª (CDS-PP), 634/XIII/2.ª (PSD), 776/XIII/2.ª (PCP) e 786/XIII/2.ª (BE) foram objeto de discussão na Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, em reunião de 19 de setembro de 2017, e de gravação áudio, a qual está disponível nas páginas das iniciativas na Internet.
4. A discussão dos Projetos de Resolução (PJR) n.ºs 626/XIII/2.ª (CDS-PP), 634/XIII/2.ª (PSD), 776/XIII/2.ª (PCP) e 786/XIII/2.ª (BE) ocorreu nos seguintes termos:

O Senhor Deputado João Pinho de Almeida (CDS-PP) começou por apresentar o PJR n.º 626/XIII/2.ª (CDS-PP), referindo que o que se discutia era muito relevante do ponto de vista da mobilidade numa região do país que acrescentava muito ao PIB, com uma população superior a 200 000 habitantes. Defendeu que esta região devia ser dotada das infraestruturas de mobilidade, tendo comparado o investimento nesta área a norte do Porto com o investimento na região do Douro e Vouga. Considerou que a linha em causa era estruturante, com um potencial enorme, e lembrou que esteve com a mesma “sentença de morte” que a linha do Oeste, decretada em 2011, que se tinha conseguido inverter. Defendeu a requalificação da linha do Vouga e a sua ligação à linha do Norte, tendo realçado os benefícios que isso traria do ponto de vista da



### Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

qualidade de vida dos cidadãos bem como as vantagens ambientais, o que tornava este investimento amplamente justificável e urgente.

Por sua vez, o Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) reiterou a questão do agendamento destas matérias, tendo defendido que a Assembleia da República poderia dar um contributo melhor para a defesa desta causa se tivesse conseguido prever este agendamento em momento que não coincidissem com a campanha eleitoral para as eleições autárquicas. Apresentou, de seguida, o PJR n.º 776/XIII/2.ª (PCP), afirmando que o mesmo vinha na linha de intervenção que o seu partido tem feito ao longo de muitos anos na defesa e requalificação desta linha ferroviária. Concordando com a importância desta linha para a população da região, já referida pelo orador anterior, afirmou ainda que nesta região, pelas características do território, a ferrovia oferecia condições de acessibilidade que a rodovia não conseguia oferecer, sendo a solução para muitas pessoas que não tinham carro e ficavam sem alternativa. Prosseguiu, referindo que, apesar de se tratar de uma ligação ferroviária histórica, com identidade própria, a mesma representa uma utilização do dia-a-dia para as pessoas da região e que tal deve merecer a necessária atenção por parte da Infraestruturas de Portugal, para responder às necessidades diárias da população. Concluiu, dando conta do texto resolutivo e afirmando que o PCP não tinha como certa a necessidade de alteração de bitola na linha do Vouga, tal como defende o PSD, porque entende que é uma característica própria, devendo retomar-se um conjunto de linhas históricas em bitola métrica que foram desativadas.

Pelo Senhor Deputado António Topa (PSD) foi apresentado o PJR n.º 634/XIII/2.\* (PSD), reiterando a importância desta linha, em toda a sua extensão, para a mobilidade da região. Afirmou que a grande justificação para a defesa da bitola alargada tinha a ver com a velocidade que o comboio passava a atingir e com a possibilidade de esta linha ser ligada à linha do Norte, pois quem atualmente se dirigia, por exemplo, de Santa Maria da Feira para o Porto, tinha de desembarcar no fim da linha do Vouga, sair do comboio, andar cerca de 200 metros e apanhar outro comboio na linha do Norte. Defendeu também que a linha tinha viabilidade técnica, económica e financeira e que a sua reabilitação era importante. Concluiu, lembrando que todos os partidos tinham defendido esta linha em 2011, quando pretenderam desativá-la, e considerou inexplicável que não estivesse incluída no Plano de Investimentos em Infraestruturas – Ferrovia 2020, tendo referido os municípios abrangidos por esta linha



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

e a sua contribuição para a economia do país bem como a sua importância para os milhares de trabalhadores que podia servir.

De seguida, o Senhor Deputado Heitor de Sousa (BE) apresentou o PJR n.º 786/XIII/2.ª (BE), fazendo referência ao consenso alargado sobre a introdução deste projeto no Plano de Investimentos em infraestruturas – Ferrovia 2020 e que quanto mais depressa a Assembleia da República sinalizasse a importância deste projeto mais depressa o Governo teria argumentos adicionais para o incluir aí. Referiu também que esta linha tinha tido, em 2016, uma procura anual de 300 000 passageiros e realçou a sua importância económica, que justificava os projetos de qualificação e investimento estrutural. Lembrou que a Autoridade Metropolitana do Porto tinha encomendado um estudo em 2015, que propunha a requalificação da linha e recomendava a sua alteração para bitola larga, para que pudesse ser incluída na linha do Norte. Referiu também o problema do material circulante para a bitola métrica, não adequado a ferrovia pesada e mais adequado a utilização turística. Afirmou que do ponto de vista estratégico havia uma razão forte para o investimento na transformação para a bitola larga: estava prevista a quadruplicação da linha entre Porto e Aveiro, o que permitia que o futuro comboio da linha do Vouga se inscrevesse na linha do Norte, indo diretamente até ao Porto. Concluiu, lembrando a ligação histórica da ferrovia ao papel importantíssimo de desenvolvimento dos territórios.

O Senhor Deputado Carlos Pereira (PS) lembrou que o Governo anterior, depois de incluir no plano estratégico de transportes a desativação desta linha, teve 4 anos para resolver a situação desta linha. Referiu que estava orçamentado um valor para a modernização desta linha e que o Governo já tinha sinalizado a possibilidade de uma eventual reavaliação no Plano investimentos em infraestruturas - Ferrovia 2020 ou no pós-2020. Para tal, afirmou, era necessário perceber qual era a evolução da procura daquela linha e o impacto da sua utilização em vez da alternativa rodoviária, bem como a possibilidade de inclusão da linha do Vouga na linha do Norte, a partir de Espinho. Concluiu, referindo o aproveitamento turístico da linha e reiterando a necessidade de analisar se a intervenção nesta linha se faria neste quadro comunitário ou no pós-2020.

Usou ainda da palavra o Senhor Deputado Fernando Jesus (PS), para afirmar que, sendo verdade que a desativação desta linha estava prevista no memorando de entendimento assinado com a Troika, era necessário lembrar o clima político que se



**Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas**

tinha vivido na legislatura em que esse memorando foi assinado, em que o PSD e o CDS-PP exigiam o fim das obras públicas em curso.

5. Realizada a sua discussão, remete-se esta Informação a Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República, nos termos e para os efeitos do n.º 1 do artigo 128.º do Regimento da Assembleia da República.

Assembleia da República, em 19 de setembro de 2017

**O PRESIDENTE DA COMISSÃO**

**(HÉLDER AMARAL)**