



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS  
Gabinete da Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade

Ofº nº 959/SEAPI -26 Agosto 2011

Exmo. Senhor  
Presidente da Comissão de  
Economia e Obras Públicas  
Deputado Luís Campos Ferreira

Assunto: Pedido de Informação - Petição n.º 119/XI/2.<sup>a</sup> - "*Solicitam que a linha do Tua seja restaurada e reaberta à circulação*" - iniciativa de Graciela de Lurdes Azevedo Ferreira Nunes e outros

Em resposta ao V/Ofício n.º 53/CEOP, de 05 de Agosto, encarrega-me a Senhora Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade de junto remeter cópia do ofício n.º 2656 de 25 do corrente, do Gabinete do Senhor Ministro da Economia e do Emprego, respeitante ao assunto em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

  
Marina Resende

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS	
CEOP	
N.º ÚNICO	404908
ENTRADA/SADA N.º	122 DATA 26 / 08 / 11



MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Gabinete do Ministro

Gabinete da Secretária de Estado  
dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade

Entrada N.º 847

Data 26 / 08 / 2011

Ex.ma Senhora  
Chefe do Gabinete da  
Secretária de Estado dos Assuntos  
Parlamentares e da Igualdade  
Dra. Marina Resende

S/referência  
Ofºn.º 670/SEAPI-05.08.2011

S/comunicação de

N/referência

**Assunto: Pedido de Parecer – Petição n.º 119/XI/2.ª – “Solicitam que a linha do Tua seja restaurada e reaberta à circulação” – iniciativa de Graciela de Lurdes Azevedo Ferreira Nunes e outros**

Na sequência do ofício supra identificado e em resposta ao pedido de parecer - Petição n.º 119/XII/2.ª, iniciativa de Graciela de Lurdes Azevedo Ferreira Nunes e outros, encarrega-me Sua Excelência o Ministro da Economia e do Emprego de transmitir o seguinte:

1. A Linha do Tua começou a ser construída em 1884. O seu objectivo prendia-se com a acessibilidade e o escoamento de produtos vinícolas do Vale do Douro. Estávamos numa época em que o automóvel com motor de combustão interna ainda não tinha sido inventado, pelo que o transporte ferroviário era o único meio de transporte (para além de, pontualmente, o transporte fluvial) capaz de assegurar as ligações regionais e inter-regionais de pessoas e bens, em condições de tempo de percurso e conforto que, à altura, eram incomparavelmente mais competitivas que a carroça ou a carruagem puxadas a cavalos.
2. Entre 1988 e 1992 foram encerradas um conjunto de troços de linhas férreas ao longo do país, os quais apresentavam, já à altura, uma reduzida procura. Entre eles, o troço entre Mirandela e Bragança.
3. A 12 de Fevereiro de 2007, perto do apeadeiro de Castanheiro, a automotora Bruxelas sofreu um grave acidente, no qual morreram 3 pessoas, e outras 2 ficaram feridas. A automotora viria a ser desmantelada, desfalcando a frota do Metro de Mirandela.
4. A 22 de Agosto de 2008, outro grave acidente causou a morte a uma pessoa e ferindo outras 43. A partir deste dia a circulação do Metro de Mirandela foi interrompida entre a estação



## MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

### Gabinete do Ministro

- do Cachão e a do Tua, sendo o transporte de passageiros assegurado através de transportes alternativos.
5. O serviço ferroviário entre o Tua e Mirandela, antes do encerramento da linha, limitava-se a:
- 3 comboios por dia no sentido Mirandela-Tua
  - 4 comboios por dia no sentido Tua-Mirandela
6. Os tempos de percurso eram os seguintes:
- Mirandela - Tua: 1H35 minutos;
7. No que diz respeito às ligações inter-regionais, apresenta-se de seguida uma comparação entre o transporte ferroviário, através da Linha do Tua, e outros modos de transporte existentes.

LIGAÇÃO PORTO	MIRANDELA - Tempo de Percurso	Ligações Sentido	Diárias /
<b>Modo Ferroviário (2008)</b> (antes do encerramento da linha)	<b>4H15m</b> Mirandela – Tua + Tua – Régua + Régua - Porto	<b>3</b>	
<b>Modo Rodoviário (HOJE)</b> (Autocarros de Transporte Público)	<b>2H15m</b>	<b>23</b>	

8. O modo ferroviário pesado, como o próprio nome indica, caracteriza-se por apresentar volumes de investimento e custos de operação e manutenção incomparavelmente superiores aos de outros modos de transporte. Assim, a sua vocação, tal como está aliás previsto na Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, é:
- O transporte de passageiros em eixos de elevada procura;
  - O transporte de passageiros a médias/longas distâncias, entre centros urbanos com massa crítica que o justifique;
  - O transporte de mercadorias em eixos e segmentos com volume de procura que o justifique;
9. Em 2008 (antes da suspensão do serviço ferroviário), a procura de passageiros na Linha do Tua era da ordem dos 100 a 110 passageiros por dia, em média, no somatório dos dois sentidos, a que correspondem cerca de 40.000 passageiros por ano. Tratava-se de uma das linhas com menor procura em todo o Território Nacional.



## MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

### Gabinete do Ministro

10. A utilização do modo ferroviário em eixos de baixa procura revela-se financeiramente insustentável e mesmo do ponto de vista ambiental extremamente gravosa, já que o consumo diesel de uma automotora é, em geral, bastante superior ao consumo de, por exemplo, um autocarro.
11. A título de comparação, a linha do Tua tinha um custo de manutenção e operação, somando a totalidade de encargos da CP e REFER, que ascendia a cerca de 2 milhões de euros por ano. Actualmente, com a oferta de transportes mais eficiente e adequada, os custos ascendem a menos de 200 mil euros por ano.
12. Sem pôr em causa a necessidade de se assegurar a mobilidade das populações, a escolha de o modo de transporte para concretizar o acesso à mobilidade deve recair sobre as melhores soluções que permitam conciliar as necessidades de equilíbrio e racionalidade económico-financeira de cada projecto com a oferta dos serviços de transporte público que melhor se adequem, em cada caso, à satisfação das necessidades de mobilidade das populações e promoção do desenvolvimento económico e social, e tendo sempre presente que a disponibilidade de recursos públicos pelos contribuintes Portugueses não é ilimitada.
13. Foi realizado um estudo de alternativas para o transporte de passageiros previsto na DIA, elaborado pela empresa TIS – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A., e coordenado pelo Professor José Viegas, Catedrático de Transportes do Instituto Superior Técnico.
14. A conclusão deste estudo foi de que a reconstrução e reabilitação da Linha do Tua, conciliando-a com a construção da Barragem do Tua, careceria de um investimento que poderia ascender aos 140 a 150 Milhões de Euros (aos quais acresceria ainda os custos necessários aos trabalhos pesados de engenharia e geologia referentes à estabilização de taludes e encostas ao longo da linha).
15. O mesmo estudo realizou uma Análise Custo Benefício deste investimento tendo concluído que o mesmo seria negativo para o país, quer do ponto de vista financeiro, quer do ponto de vista económico.
16. Dado (i) o investimento necessário, (ii) a reduzida procura desta linha, (iii) as conclusões das análises custo benefício realizadas, (iv) a existência de alternativas de transporte público que asseguram a mobilidade das populações de forma muito mais eficiente e (v) o conhecido estado financeiro em que se encontram a REFER, CP e as próprias contas públicas, não é possível alterar a decisão do anterior Governo relativamente à Linha do Tua.



**MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO**

**Gabinete do Ministro**

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete,



Marta Neves