



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

PETIÇÃO N.º 119/XI/2.^a

PRIMEIRA SUBSCRITORA: Graciela de Lurdes Azevedo Ferreira Nunes.

ASSUNTO: Solicitam que a Linha do Tua seja restaurada e reaberta à circulação.

RELATÓRIO FINAL

I – Introdução

1. No dia 30 de Novembro de 2010, 4650 cidadãos subscreveram uma petição colectiva, intitulada “*Movimento de Cidadãos – Abaixo-assinado: Em Defesa da Preservação da Linha do Tua*”, dirigida à Assembleia da República, solicitando que a Linha do Tua seja restaurada e reaberta à circulação.
2. Por despacho de 30 de Novembro de 2010, a Petição foi remetida à Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, tendo sido designado o deputado relator.
3. Nos termos do n.º1 do artigo 21.º e na alínea a) do n.º1 do artigo 26.º da Lei do exercício do direito de petição, por ter mais de 1000 assinaturas, prevê-se publicação na íntegra desta petição no Diário da Assembleia da República [DAR II série B n.º 67 XI/2 de 2010-12-18 pág. 24/25], bem como a audição obrigatória dos peticionários.
4. Nos termos do disposto na alínea a) do n.º1 do artigo 24.º da LDP a petição, por ter mais de 4.000 assinaturas, deverá ser obrigatoriamente apreciada em Plenário.

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

II – Objecto e motivação

5. Os subscritores fundamentam a petição no facto de esta linha férrea constituir uma mais-valia para o desenvolvimento turístico e económico da região, tratando-se de uma via-férrea histórica de grande significado. Invocam na petição a necessidade de fomentar o respeito pela paisagem de reconhecido valor ecológico.
6. Referem ainda que esta linha centenária construída na região não pode deixar de constituir um recurso que visa colmatar as necessidades de transporte das populações, questionando a existência ou não de financiamento europeu para a respectiva preservação.
7. A Linha do Tua, enquanto foi utilizada na sua extensão total, ligava em bitola métrica (via estreita) a estação do Tua (partilhada com a Linha do Douro) à estação de Bragança, numa distância total de 133,8 km.
8. A 22 de Agosto de 2008, o Governo anunciou que a Linha do Tua estaria encerrada provisoriamente até se apurarem causas do acidente ferroviário ocorrido nesse dia. Desde então o caminho-de-ferro deixou de circular entre as estações do Tua e Cachão.
9. No entanto, remonta a 15 de Dezembro de 1991 o início do corte de ligações ferroviárias nesta linha, com o encerramento do troço Mirandela/Macedo de Cavaleiros, deixando assim o troço Macedo de Cavaleiros/Bragança isolado do resto da Linha do Tua; poucos dias depois esse mesmo troço Macedo de Cavaleiros/Bragança era encerrado, invocando-se “razões de segurança” também na sequência de um acidente.
10. A 21 de Outubro de 2001, a empresa celebrou um Contrato de Prestação de Serviços com a CP, mediante o qual a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros entre a estação de Mirandela e a estação do Tua, na margem do Douro, seria feita pela própria MLM, sob a responsabilidade e supervisão da CP. Por seu turno, a responsabilidade pela manutenção da linha correspondente ao referido troço caberia à REFER, na sua qualidade de proprietária dessa infra-estrutura.
11. A linha encontra-se actualmente em funcionamento apenas no troço Cachão/Carvalhais, no Concelho de Mirandela, numa distância de 16 km,



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

explorada pela empresa Metro Ligeiro de Mirandela, SA (empresa municipal participada pela C.P., E.P.), estando agora anunciada e colocada a perspectiva do seu encerramento.

12. Com a presente petição, os cidadãos subscritores defendem a reactivação do transporte ferroviário, com a reabertura da Linha até Bragança.

III – Audição dos Peticionários

13. No dia 20-12-2010 o Grupo de Trabalho de Audições e Petições da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, adiante designado por Grupo de Trabalho, realizou a Audição dos Peticionários, tendo estado presentes os cidadãos Graciela Ferreira Nunes, primeira peticionária; Luís Avelar e Pedro Couteiro.
14. Nesta Audição, os Peticionários sublinharam a importância da questão da reabertura da Linha do Tua, cuja situação reflecte e simboliza o abandono a que a região tem sido votada e a forma como o seu potencial tem sido ignorado.
15. Entendem que a região de Trás-os-Montes e Alto Douro deve ser repovoada e que carece de uma política de desenvolvimento sustentável, no respeito pela sua identidade e memória colectiva.
16. Tendo em conta a situação geográfica da região, destacaram a importância de uma ligação ferroviária transfronteiriça de qualidade para as dinâmicas territoriais, sociais, económicas que ali se podem desenvolver, quer no eixo Foz Tua / Bragança / Puebla de Sanabria, quer no eixo Douro / Barca d'Alva / Salamanca.
17. Citaram os exemplos da Galiza e das Astúrias, com uma efectiva aposta na ferrovia e designadamente na ferrovia de “via estreita”, destacando o potencial turístico e ambiental da região duriense e trasmontana, e a sua importância no quadro da diversidade cultural e social.

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

18. Fundamentalmente, reiteraram e reforçaram o teor do texto da Petição apresentada, solicitando à Assembleia da República que sejam desenvolvidos esforços no sentido da reabertura da Linha.

IV – Audição de outras entidades e personalidades

Organizações Representativas dos Trabalhadores do Sector

19. O Grupo de Trabalho realizou em 02-02-2011 a Audição das Organizações Representativas dos Trabalhadores do sector, com a presença das seguintes pessoas e estruturas: José Rezinho, pela Comissão de Trabalhadores da CP; Paulo Ribeiro, pela Comissão de Trabalhadores da REFER; José Manuel Oliveira, pelo SNTSF/Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector Ferroviário; Pedro Melo e Duarte Santos, pela ASCEF/Associação Sindical das Chefias Intermédias dos Caminhos de Ferro; Catarina Cardoso, pelo SNAQ/Sindicato Nacional de Quadros Técnicos; Guerreiro Jorge, pelo SINAFE/Sindicato Nacional dos Ferroviários do Movimento e Afins; Luís Bravo e António Lemos, pelo SFRCI/Sindicato Ferroviário da Revisão Comercial Itinerante
20. Os representantes das organizações presentes afirmaram que o sistema ferroviário não tem sido gerido como uma rede integrada e coerente, na medida em que as empresas responsáveis pela rede ferroviária e pela exploração do transporte (REFER e CP, respectivamente) têm agido de forma desarticulada. Estas empresas e outras, que resultam da segmentação da CP, apresentam hoje, no seu conjunto, défices e dívidas maiores do que aqueles que eram os indicadores apresentados pela CP em 1992, antes da sua segmentação – isto, apesar de todos os encerramentos de linhas de caminho-de-ferro que desde então aconteceram.
21. Sublinharam que o sistema ferroviário não pode ser visto só, ou essencialmente, na óptica dos custos mas desde logo e fundamentalmente pelo que pode dar ao país, às populações, à economia nacional e ao desenvolvimento, ou seja, numa perspectiva ampla da relação custo/benefício da aposta na ferrovia.

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

22. A articulação entre a Linha do Tua e a Linha do Douro foi considerada pelas organizações presentes como uma questão central, tendo sido relatado o seguinte processo de degradação da atractividade da ferrovia nesta região:
23. Até ao final da década de 1990, eram realizados cinco comboios Tua/Mirandela e volta, e ainda era possível fazer a viagem entre Mirandela e o Porto e regressar no mesmo dia. Na sequência das alterações à exploração da linha, com os acordos entre a CP e o Município de Mirandela no quadro da empresa Metro Ligeiro de Mirandela, foram alterados os horários para cortar custos (deixou de ser paga a despesa com a pernoita do agente de condução). Assim, deixou de ser possível fazer o percurso Mirandela/Porto/Mirandela no mesmo dia. A partir daí o número de passageiros transportados na Linha do Tua baixou drasticamente.
24. Afirmaram que a CP nunca aproveitou o potencial turístico da região, lembrando que no Verão, principalmente, as composições que circulavam na linha do Tua apresentavam-se sempre lotadas. Sublinharam o valor patrimonial, cultural, social, da Linha do Tua, e a gravidade da perda para o País que decorre do seu encerramento.
25. Recordaram que a dependência externa do País em matéria energética, e designadamente em relação ao petróleo, resulta essencialmente da crescente taxa de motorização que se tem verificado, e que com o encerramento de linhas de caminho-de-ferro a dependência externa da economia portuguesa não será invertida, antes pelo contrário.

Câmaras Municipais com competências no território em causa

26. No dia 08-02-2011, foram ouvidos pelo Grupo de Trabalho os Presidentes das Câmaras Municipais de Alijó, Carrazeda de Ansiães, Mirandela e Murça e o Vice-Presidente da Câmara Municipal de Vila Flor, concelhos cujo território era atravessado pela Linha do Tua à data do incidente de 2008.
27. O Presidente da Câmara Municipal de Mirandela recordou que o Município que representa era a favor da manutenção da Linha do Tua, contra o enchimento do Vale do Tua com o Aproveitamento Hidroeléctrico da Foz do Tua (AHFT), considerando o grande valor e importância da linha férrea em questão. A partir do momento em que a decisão foi transmitida aos autarcas como facto

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

consumado, então a preocupação fundamental passou a ser a das condições em que AHFT se concretizaria, minimizando os impactos negativos para as populações. Defendeu que a Linha deve manter-se no troço não submerso pelo AHFT, com a sua qualificação articulada com uma nova ligação fluvial.

28. O Presidente da Câmara Municipal de Carrazeda de Ansiães recordou que os municípios têm assumido uma posição concertada e articulada no tocante a estes processos, quer da Linha do Tua quer do AHFT, nos termos que acabavam de ser descritos. Afirmou ainda o carácter indispensável de transportes colectivos de qualidade para este território, defendendo que a melhor solução seria manter a Linha do longo do Vale do Tua, ou então, se necessário, construir uma nova linha de caminho-de-ferro para substituir o troço submerso – no entanto, tal pretensão havia sido considerada demasiado onerosa (para a EDP).
29. O Vice-Presidente da Câmara Municipal de Vila Flor recordou que o estado de degradação da Linha era já, e desde há muito tempo, bastante adiantado, fruto de um grande desinvestimento da CP e da REFER. Acrescentou que a ligação de transporte público que faz sentido naquele território é a que permita garantir o serviço às populações ao longo do Vale do Tua. Assinalou ainda que a solução que defendera para a construção do empreendimento do AHFT era, não a do enchimento à cota 170, mas sim a uma cota superior, a qual, considerou, permitiria um poder negocial maior.
30. O Presidente da Câmara Municipal de Alijó afirmou que no actual processo do AHFT não se pode repetir o modelo das primeiras barragens construídas no país, em que os territórios e populações locais sofreram essencialmente todos os impactos negativos e nenhuma das consequências positivas. Aludiu ao documento apresentado pelos municípios em sede de processo de Avaliação de Impacto Ambiental do AHFT, destacando três questões aí suscitadas: (1) a questão da mobilidade, procurando conciliar a construção do empreendimento com a defesa da ferrovia e considerando a solução multimodal; (2) a preservação dos valores naturais e da biodiversidade, defendendo a constituição de um Parque Natural para o território em causa e (3) a criação de uma Agência de Desenvolvimento Regional, com capital maioritário dos cinco municípios, dotada de meios financeiros para os projectos pretendidos,



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

inclusive na área da mobilidade (aplicando verbas das contrapartidas da EDP pelo AHFT).

31. O Presidente da Câmara Municipal de Murça apresentou a defesa do território e a defesa da Linha (no troço que não seja submerso) como os dois principais motivos para a atitude assumida pelos autarcas perante o que considerou ser a inevitabilidade da concretização do AHFT. Destacou como factores de grande importância a criação do Parque Natural do Vale do Tua e da Agência de Desenvolvimento Regional.

Estrutura de Missão do Douro

32. No dia 24-03-2011 foi realizada a Audição do engenheiro Ricardo Magalhães, Chefe do Projecto da Estrutura de Missão do Douro.
33. O engenheiro Ricardo Magalhães indicou três eixos de intervenção definidos para o território em causa: (1) a criação de uma Agência de Desenvolvimento Regional, com o respectivo programa de acção, orçamento e calendário, estando os respectivos Estatutos em vias de aprovação entre as cinco autarquias e a EDP; (2) uma estratégia multimodal de mobilidade e transportes da Foz do Tua até Mirandela – acrescentando que tal estratégia vai além da simples reposição dos níveis de serviço e acessibilidade exigida como condicionante da Declaração de Impacte Ambiental do AHFT; (3) a promoção do Alto Douro Vinhateiro / Douro, Património da Humanidade, abrangendo 250 mil hectares na Região Demarcada do Douro – sendo residual o impacto do empreendimento a este nível, na opinião da EMD.
34. Considerou existir uma perda patrimonial nos 16 quilómetros da Linha do Tua afectados, acrescentando a esta situação a Linha do Corgo e da Linha do Douro entre o Pocinho e Barca d'Alva (também encerradas). A este nível, referiu o entendimento que estaria a ser alcançado entre a CP, a REFER, a EDP, as cinco Câmaras Municipais e a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte com vista à concretização do supra-citado projecto de mobilidade.
35. Após a Audição, o engenheiro Ricardo Magalhães fez chegar à Assembleia da República várias documentação sobre a matéria, incluindo o Parecer Específico da Estrutura de Missão do Douro ao Empreendimento Hidroeléctrico da Foz do

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

Tua, datado de Fevereiro de 2009. Nesse Parecer pode ler-se, no ponto 5 (intitulado “*Questões críticas que não se podem escamotear*”) que «a eliminação da ligação ferroviária diminuirá, à partida, a atractividade e a possibilidade de exploração turística do corredor do Tua, em particular, de Mirandela, na medida em que desaparecerá a oferta de um produto turístico – o passeio à Foz do Tua. / Assim sendo, a importância de uma estratégia alternativa para a exploração turística do espaço canal ganhará relevância em qualquer caso com a utilização de uma parte em caminho-de-ferro.»

36. O Parecer prossegue: «a utilização da linha [do Tua], alterada a bitola no troço inicial [de bitola métrica para bitola ibérica], entre a barragem e a estação do Tua na linha do Douro, não deixaria de induzir mais dinamização económica nesta linha estruturante da região do Norte e o reforço de investimentos na sua manutenção, pelo menos desde Caíde até ao Tua. / Assim, seria possível organizar viagens directas do Porto/Régua/Barca de Alva até ao coroamento do empreendimento. O Douro não pode viver sem os seus afluentes...». Registe-se que esta opção foi recusada e a Comissão de Avaliação do processo de AIA deu por justificado o seu abandono, no seu Parecer de 06-01-2011 ao 1.º Aditamento ao RECAPE.

Professor Lopes Cordeiro

37. Em 29-03-2011, foi recebido na Assembleia da República o Professor José Manuel Lopes Cordeiro, do Departamento de História do Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho, Presidente da Associação Portuguesa para o Património Industrial e Director da revista *Arqueologia Industrial*, entre outras funções exercidas nesta área.
38. O Professor Lopes Cordeiro afirmou estar em causa a destruição quase total e definitiva da Linha do Tua, qualificando-a como o mais grave atentado ao património desde 1974. Destacou o valor patrimonial de grande importância em todo o Vale do Tua – em que se insere a Linha de caminho-de-ferro – integrado, aliás, no conjunto do Vale do Douro.
39. Sublinhou a importância extraordinária desta Linha do ponto de vista patrimonial, revelando uma capacidade técnica e um pioneirismo de engenharia muito avançados para a época da sua construção; identificou o que

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

- considera ser uma memória social associada à Linha, que pode ser entendida como património imaterial constitutivo da identidade da região e do país.
40. Assinalou que o processo de classificação do Alto Douro Vinhateiro pela UNESCO evidencia os riscos que a presente situação coloca para a área classificada, recordando que, em Junho de 2009, a UNESCO retirou a classificação de Património da Humanidade ao Vale do Elba na cidade alemã de Dresden, devido à construção de uma ponte.
41. A este propósito, manifestou a sua estranheza perante a decisão do IGESPAR, Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, no sentido do arquivamento do processo de classificação da Linha do Tua como Património de Interesse Nacional, decisão essa tomada com base num parecer da Secção do Património Arquitectónico do Conselho Nacional de Cultura.
42. Afirmou tratar-se de uma situação inédita, a que nunca assistira em mais de trinta anos de trabalho, com o arquivamento baseado num parecer onde se lê que a Linha do Tua não tem interesse relevante dos pontos de vista arqueológico, arquitectónico, artístico, etnográfico, científico e técnico e industrial que justifiquem a sua classificação. Acrescentou que uma das personalidades que assinam esse parecer é vogal da Comissão Nacional Portuguesa das Grandes Barragens, insurgindo-se contra esse conflito de interesses no processo.

Utentes da Linha do Tua e Entidades Locais

43. Nos termos do n.º 3 do artigo 21.º da Lei do Direito de Petição, o deputado relator entendeu realizar um encontro/audição com estruturas locais e utentes do transporte público. Essa audição realizou-se nas imediações da Linha do Tua, no Cachão, concelho de Mirandela, a 28 de Fevereiro de 2011, tendo contado com a participação de 29 pessoas – associações locais, de defesa do ambiente, eleitos autárquicos, utentes da Linha do Tua.
44. Entre outros aspectos colocados na audição, foram destacadas as questões relacionadas com a degradação da Linha, quer da infra-estrutura ferroviária quer do transporte ferroviário realizado, fruto do abandono e desinvestimento a que têm sido votados por parte da REFER, da CP e dos sucessivos governos.

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

45. Foi evidenciada a relação entre o actual caminho de destruição da Linha do Tua e a forma como foi lançado e desenvolvido o projecto do AHFT, estando a barragem já a ser construída. Foi ainda abordado o impacto que a situação está a provocar para aquele território e para o próprio ordenamento do território, com a suspensão dos Planos Directores Municipais dos cinco concelhos afectados, nas áreas envolventes ao AHFT.
46. Foi referido o processo de entendimento que tem sido desenvolvido entre as autarquias dos cinco concelhos e o Governo, tendo sido acordado um “pacote de contrapartidas”, relativamente ao qual foi manifestada a exigência do pleno conhecimento público quanto ao seu teor e suas implicações.
47. Foi criticado o projecto intermodal de mobilidade apresentado para a região, que implicaria a sucessivos transbordos na deslocação até Mirandela: viagem de comboio até ao paredão da barragem, funicular desde o paredão até à zona do ancoradouro, deslocação a pé por uma extensão de cerca de 600 metros até ao ancoradouro, travessia de barco até junto à Brunheda, nova deslocação pedonal até à linha do comboio e finalmente a viagem de comboio até Mirandela. Questionou-se a atractividade e sustentabilidade desta oferta de transporte (para mais, considerando os custos de exploração e manutenção), admitindo-se que a sua concretização seja apresentada como melhoria mas, a prazo e paulatinamente, abandonada enquanto solução de mobilidade.
48. Defendeu-se que a opção de investimento a ser seguida passe pela beneficiação da Linha do Tua, com vista à garantia da sua operacionalidade para velocidades máximas de circulação da ordem dos 70 ou 80 km/h, evitando gastos demasiado avultados e privilegiando a gestão racional dos recursos públicos (particularmente por oposição ao supra-citado projecto multimodal).
49. Repudiou-se a afirmação, reiteradamente veiculada pela CP, REFER e sucessivos governos, da “procura residual” do transporte ferroviário nesta Linha, e com a qual se procura difundir a ideia de que a Linha do Tua seja socialmente e economicamente irrelevante para a região. Referiu-se a frequente circulação na Linha com comboios lotados, particularmente (mas não só) no Verão, e acrescentou-se que a importância da Linha para as populações se verificou ao longo dos tempos *apesar* de todas as opções e medidas que contribuíam para retirar ou mitigar essa importância. Foram citados como

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

exemplo os horários praticados, quase sempre inconvenientes para os utentes (e alterados de forma ainda mais grave e sem a devida informação à população), ou ainda a exclusão da ferrovia – com o recurso e o financiamento apenas à camionagem – do transporte dos estudantes para a escola.

50. Ainda a esse propósito, foram suscitadas preocupações quanto ao poder de influência de interesses privados ligados ao sector da camionagem, como estando associado ao processo de degradação e desmantelamento gradual da ferrovia na região. Acrescentaram que a esses interesses se somou a influência (muito mais) poderosa da EDP, visando a eliminação da Linha do Tua enquanto obstáculo ou empecilho à concretização dos seus objectivos.
51. Foi criticada a forma como se constituiu o transporte alternativo à linha ferroviária, alegadamente com um custo de seis mil euros por mês para um táxi que realiza o percurso Tua/Brunheda/Cachão/Mirandela, com percursos sinuosos e com tempos de espera em cada ponto de paragem; chegando a Mirandela e partindo de volta logo uma hora depois. Considerou-se que, perante uma “alternativa” com estas características, inviabilizando praticamente qualquer deslocação útil à cidade e aos seus serviços, é no mínimo surpreendente que ainda haja pessoas que a ela recorram.
52. Foi sublinhado o perigo da sinistralidade nas estradas deste território, particularmente com a vulnerabilidade do transporte rodoviário face aos rigorosos invernos da região.
53. Questionou-se ainda a perspectiva anunciada do transporte fluvial (enquanto componente do projecto multimodal de mobilidade), considerando-se que não há neste processo nenhum estudo que ateste as condições de navegabilidade na barragem e, nessa medida, não se podendo garantir que venha a haver barcos em serviço regular de ligação.
54. Registe-se por fim que foi reiteradamente afirmada e reforçada a consideração da extrema importância da Linha do Tua, não só enquanto património histórico a ser visitado em actividades turísticas mas desde logo enquanto infraestrutura fundamental para a vida das populações locais, com inegável potencial para a (urgente e indispensável) dinamização das actividades económicas e dos sectores produtivos da região, para o desenvolvimento integrado do território.



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

V – Respostas remetidas à Assembleia da República acerca da petição

55. Foram enviados pedidos de informação à CP e ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações do XVIII Governo Constitucional. Tendo em conta a demissão do Governo, a convocação de eleições e o início da nova Legislatura que entretanto se verificou, o deputado relator entendeu dirigir novo pedido de informação ao Ministério da Economia e Emprego do XIX Governo Constitucional, para que se pudesse conhecer e registar a posição do actual Governo sobre esta matéria.

Documentação enviada pela CP – Comboios de Portugal, EPE

56. Tendo em conta o propósito de analisar a evolução da oferta de transporte ferroviário às populações da região, bem como os níveis da procura num prazo razoável (avaliando também a eventual correlação que nesses domínios se verificasse), foram solicitados à CP diversos elementos concretos, a saber: (1) número de passageiros transportados na Linha do Tua por cada mês desde 1991; (2) os horários dos comboios de passageiros da Linha do Tua desde 1991; (3) os horários dos comboios de passageiros da Linha do Douro desde 1991; (4) lista do material circulante utilizado na Linha do Tua (e respectiva capacidade em lugares sentados) desde 1991. Este pedido foi apresentado por ofício de 16-02-2011 do Senhor Presidente da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações.
57. Perante a falta de resposta da CP à Assembleia da República, o Senhor Presidente da Comissão enviou em 16-03-2011 novo ofício à Administração da empresa, reiterando o pedido de informação para a apreciação parlamentar nos termos da Lei do Direito de Petição.
58. A CP enviou em 24-03-2011 apenas alguns dos elementos solicitados, nomeadamente alguns dos dados relativos aos passageiros transportados na Linha do Tua (apenas desde 2006, ano a partir do qual a procura desta linha passou a ser apurada de forma individualizada); e as características do material circulante utilizado na Linha do Tua e do Douro nas duas últimas

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

décadas. Quanto aos horários praticados nessas linhas, os elementos enviados pela CP à Assembleia da República não abrangem vários períodos do intervalo acima referido, e excluem toda a última década, não constando nenhum a partir de 1999.

59. Face ao carácter incompleto da informação enviada pela CP, o deputado relator identificou os dados em falta e o Senhor Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas oficiou a Administração da empresa, solicitando que fossem enviados (1) os horários dos comboios de passageiros na Linha do Tua e na Linha do Douro, dos anos de 1995/96 (inverno), 1996/97 (inverno), 1997 (verão), 1997/98 (inverno), 1998/99 (inverno) e todos desde 1999/2000 até ao presente; e (2) o número de passageiros transportados por cada mês desde 1991, ao nível de desagregação mais específico dos números da procura que incluísse a Linha do Tua.
60. No dia 04-11-2011 a CP oficiou a Comissão Parlamentar, afirmando que «os dados solicitados foram enviados a 24 de Março para a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações» e acrescentando: «na eventualidade de a mesma não ter chegado à Comissão a que preside, na sequência desta carta, tomaremos a liberdade de a enviar por e-mail, dada a sua extensão, para o destino electrónico da mesma». Tal ofício foi recebido pelo deputado relator em 15-11-2011. Assim, foi enviada uma segunda via (expressamente apresentada como tal) dos mesmos elementos já antes enviados, e não a documentação em falta e novamente solicitada pela Assembleia da República.
61. Recorda-se a este propósito que, nos termos da Lei do Direito de Petição (n.º 1 do artigo 23.º), «a falta de comparência injustificada, a recusa de depoimento ou o não cumprimento das diligências previstas no n.º 1 do artigo 20.º constituem crime de desobediência, sem prejuízo do procedimento disciplinar que no caso couber».
62. Em relação ao material circulante, dos elementos recebidos consta que, designadamente no período compreendido entre 1991 e 2001, cada comboio na Linha do Tua era formado com uma locomotiva diesel e duas carruagens (com um total de 125 lugares em segunda classe e 20 em primeira classe). O parque existente era de seis locomotivas e nove carruagens e todas as carruagens tinham instalações sanitárias.

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

63. Mais informa a CP que «a partir de Outubro de 2001, a locomotiva e carruagens foram substituídas por automotoras diesel de via estreita, da série 9500, com uma capacidade de 48 lugares sentados, num total de 4 automotoras das quais 2 faziam serviço entre Mirandela e Carvalhais, com um layout interior adaptado ao serviço urbano (24 lugares sentados)».
64. Quanto à evolução concreta do número de passageiros transportados na Linha – nomeadamente no período anterior a 2006 – e à evolução da oferta de transporte ferroviário, aos horários praticados e sua articulação (principalmente com a Linha do Douro), o facto de não terem sido facultados pela CP todos os elementos solicitados pela Assembleia da República veio impossibilitar uma análise conclusiva.

Respostas enviadas pelo Governo

65. Em 25-02-2011, o Governo enviou à Comissão Parlamentar o ofício do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC) do XVIII Governo Constitucional [Governo PS, Primeiro-Ministro José Sócrates e Ministro António Mendonça] relativo à presente Petição.
66. Começando por apresentar um enquadramento histórico sobre a Linha do Tua, o documento do MOPTC menciona depois o encerramento de outras linhas e outros troços da mesma linha, ocorrido há cerca de duas décadas, bem como os acidentes na Linha do Tua de 2007 e 2008 e a suspensão da circulação ferroviária que se lhes seguiu, entre as estações do Tua e do Cachão.
67. O MOPTC prossegue com uma abordagem sobre os horários e serviços do transporte ferroviário na Linha do Tua, assinalando que a operação nesta linha se limitava a 3 comboios por dia no sentido Mirandela/Tua e 4 comboios/dia no sentido inverso; e que o tempo de viagem nesse percurso era de uma hora e 35 minutos.
68. Numa tabela comparativa entre o modo ferroviário e o modo rodoviário, o MOPTC apresenta tempos de percurso para diferentes ligações, nomeadamente Mirandela/Porto, Mirandela/Bragança e Bragança/Porto. Encontra-se ainda nessa tabela a comparação sobre o número de ligações diárias em cada sentido entre autocarros e comboios.



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

69. Tal comparação é naturalmente favorável à rodovia, desde logo porque os termos de comparação nunca permitiriam outro resultado.
70. Em dois dos três “cenários” da tabela, o documento do MOPTC confronta “comparativamente” ligações ferroviárias que não existem desde 1992 (Bragança/Mirandela/Porto) com ligações rodoviárias de características que em 1992 não existiam (via IP4 e A4).
71. Por outro lado, as viagens são analisadas entre os pontos de origem e destino, não diferenciando entre um comboio, que efectua serviço e paragens em numerosas povoações no seu percurso, e um autocarro que liga centros urbanos sem quaisquer paragens intermédias (apresentando assim tempos de percurso substancialmente menores, mas não servindo as mesmas povoações).
72. Verifica-se assim que é apresentada, por exemplo, a comparação entre as ligações Mirandela/Porto, mas não é apresentada nenhuma comparação para as deslocações Brunheda/Porto ou Codeçais/Porto (e nem sequer é indicado o “contraponto” rodoviário para o percurso Tua/Mirandela, já citado do documento do MOPTC com a duração de 1h35m por ferrovia).
73. Quanto aos encargos e à baixa procura que se verificava na Linha do Tua, o MOPTC sintetiza que «Para assegurar o transporte ferroviário de passageiros na Linha do Tua, cuja procura (...) era da ordem dos 100 a 110 passageiros por dia nos dois sentidos, os encargos para o erário público, através da CP e REFER, ascendiam a cerca de 2 milhões de euros por ano».
74. Registe-se que esse montante não é demonstrado com qualquer desagregação de despesa, inviabilizando assim a análise dos encargos, nem com a indicação dos anos em que tão avultada despesa terá ocorrido. Não foi possível apurar se estes dois milhões de euros correspondem à média de vários anos (e quais) ou se se trata, por exemplo, da soma dos custos operacionais da Linha num período concreto com os custos resultantes do acidente de 2007 (ou mais ainda com os custos do acidente de 2008).
75. O documento do MOPTC cita a Declaração de Impacte Ambiental do AHFT e nomeadamente a sua primeira condicionante – «assegurar o serviço de transporte público da linha férrea do Tua no troço a inundar, de modo a garantir e salvaguardar os interesses e a mobilidade das populações locais e potenciar

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

o desenvolvimento socio-económico e turístico. Para o efeito, deverá ser efectuada uma análise de alternativas, incluindo a análise da viabilidade de construção de um novo troço de linha férrea» – e refere de seguida o estudo de alternativas para o transporte de passageiros previsto na DIA, elaborado pela empresa TIS.

76. Reproduz-se aqui a explicação dada pelo MOPTC: «analisando as várias opções e ponderando as vantagens e desvantagens de cada uma delas no que respeito ao montante do investimento necessário, exequibilidade, potencial de captação de passageiros, análise custo/benefício, entre outras, foi tomada a opção que melhor defendia a compatibilização de um investimento estratégico para Portugal, como é o Aproveitamento Hidroeléctrico do Vale do Tua, com a necessidade de assegurar a mobilidade e acessibilidade das populações, garantindo simultaneamente uma oferta turística no Vale do tua que irá contribuir para o desenvolvimento regional».
77. O documento termina referindo investimentos rodoviários no valor de 1500 milhões de euros na Região Transmontana, «incluindo a A4, o IP2 e o IC5».
78. Em 26-08-2011, foi enviado à Comissão Parlamentar o ofício do Ministério da Economia e Emprego (MEE) do XIX Governo Constitucional [Governo PSD/CDS, Primeiro-Ministro Pedro Passos Coelho e Ministro Álvaro Santos Pereira] relativo à presente Petição. Nesse ofício, o actual Governo expressa a sua posição sobre o objecto da presente Petição, reafirmando no essencial a posição do Governo anterior.
79. O documento do MEE reproduz muitas das afirmações do texto de Fevereiro do anterior MOPTC. Volta a referir a construção da Linha em 1884, os encerramentos de troço e linhas entre 1988 e 1992, os acidentes de 2007 e 2008; volta a referir os 3 comboios por dia no sentido Mirandela/Tua e 4 comboios/dia no sentido inverso e o tempo de viagem de uma hora e 35 minutos.
80. O MEE reproduz também a comparação entre o transporte ferroviário e o rodoviário que consta do documento de Fevereiro do MOPTC, desta vez indicando apenas a ligação Mirandela/Porto, nos mesmos termos acima referidos.

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

81. Dá-se por reproduzida também no ofício do MEE a referência aos 100 a 110 passageiros por dia e aos encargos de cerca de 2 milhões de euros por ano. Acrescenta o MEE que «com a oferta de transportes mais eficiente e adequada, os custos ascendem a menos de 200 mil euros por ano» (embora não indicando se neste valor se incluem os custos de manutenção da rede viária ou apenas os custos operacionais do serviço de autocarros).
82. O documento do MEE repete a referência do MOPTC sobre o estudo de alternativas para o transporte de passageiros previsto na DIA, elaborado pela empresa TIS. Acrescenta desta feita que «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)».
83. O MEE termina a sua resposta afirmando que «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. 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».
84. Assim, regista-se que o Governo actual prossegue e reforça a opção e as linhas de orientação assumidas pelo Governo anterior neste processo, desde logo tendo em conta que, entretanto, no designado “Plano Estratégico dos Transportes” aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de Novembro, pode ler-se o seguinte:
- «4.5.4.4 — Sistema ferroviário (CP e REFER): [...]*
- Descontinuação dos serviços rodoviários actualmente realizados pela CP, nos quais existe uma oferta redundante e concorrente com concessões rodoviárias em operação nos mesmos eixos, que asseguram a mobilidade das populações;*

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

– *Desactivação das linhas do Tua, Tâmega, Corgo e Figueira da Foz, actualmente com circulação ferroviária suspensa; [...]*»

VI – Outra documentação relevante para a análise da Petição

85. Tendo em conta a abordagem que é feita aos projectos de mobilidade, apresentados como alternativa ao troço desactivado da Linha do Tua, entende-se aqui como relevante a consideração do Parecer da Comissão de Avaliação ao Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução, de Agosto de 2010 – remetido à Assembleia da República pelo Chefe de Projecto da Estrutura de Missão do Douro.
86. Nesse Parecer ao RECAPE, a Comissão de Avaliação expressava o seu alerta para o problema da articulação técnica e institucional relativamente à concretização de um sistema multimodal de mobilidade e transportes. Aí se pode ler que «não estão reunidas as condições exigidas na DIA que garantam o seu funcionamento e exploração, uma vez que não são apresentados quaisquer protocolos/acordos com as outras entidades envolvidas, como são o caso da REFER, da CP e Metro Ligeiro de Mirandela».
87. O Parecer prossegue, concretizando: «Além de não ter sido evidenciada qualquer articulação com estas entidades, o promotor invoca investimentos necessários ao bom funcionamento do sistema de transporte, mas que não são da sua responsabilidade como os investimentos nos troços de linha férrea entre Mirandela e Brunheda. Caso estes investimentos não sejam assegurados não há condições para cumprimento das exigências da DIA. Não estão também definidos os modelos de gestão relativos à operação das diferentes alternativas, sendo certo que, conforme exigido na DIA, este modelo definirá as entidades envolvidas, a sua participação e financiamento na fase de exploração.»
88. Ainda no tocante ao referido projecto de mobilidade, importa aqui destacar um dos documentos anexos ao citado Parecer: o ofício de 19-05-2010 do Instituto Português e dos Transportes Marítimos (IPTM), enviado à tutela em sede de processo de Avaliação de Impacte Ambiental do AHFT. Neste último

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

documento, o IPTM suscitava ao poder político os seguintes dois alertas, que passamos a citar.

89. O primeiro alerta do IPTM: «No projecto em causa não foram avaliadas as questões de hidrodinâmica do rio Tua, bem como a necessidade de ocorrerem dragagens e em que períodos, entre outras questões que se prendem com a dinâmica do meio hídrico. Tais avaliações são importantes, uma vez que interferem directamente com a garantia de segurança e boas condições de navegabilidade, na medida em que se perspectiva uma utilização frequente deste troço do Rio, como meio de transporte entre a Barragem e a localidade de Brunheda».
90. O segundo alerta do IPTM: «Entende-se que o “Projecto de Mobilidade” apresentado se encontra incompleto, carecendo de um maior aprofundamento no que toca às questões relacionadas com a construção/requalificação dos cais de acostagem, bem como do estabelecimento e desenvolvimento da travessia em meio hídrico que se pretende implementar entre a Barragem e Brunheda».
91. Finalmente, e embora não esteja directamente relacionado com a Linha do Tua, o citado documento do IPTM apresenta ainda um alerta sobre o empreendimento do AHFT e suas implicações relativamente à navegabilidade do Rio Douro, que o deputado relator entende ser seu dever transmitir à Assembleia da República, pelo que a seguir se reproduz o teor dessa apreciação.
92. *«Para este Instituto, com jurisdição sobre a Via Navegável do Douro, as questões essenciais prendem-se com esta via navegável e respectiva relação com a envolvente. Desta forma, o que importa salientar é a relação e os efeitos da obra em causa sobre a referida via, no que se refere à mobilidade quer através da articulação dos diferentes meios de transporte, quer nas actuais condições de exploração da Via Navegável do Douro (VND). No que diz respeito às implicações da obra com as condições actuais de exploração da VND todo o documento continua a ignorar o assunto. De facto reforça-se a importância de relacionar, não só o aumento de caudal descarregado que se verificará, que adicionado às dificuldades criadas actualmente pelos caudais da barragem da Valeira tornará impraticável este troço da VND em largos*

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

períodos do ano, mas também o facto de se tratar de grupos reversíveis, que poderão alterar o regime das correntes e outras condições de escoamento com implicação directa nas condições de navegabilidade. A este respeito é ainda de referir que os agravamentos das condições de navegabilidade decorrentes da construção desta barragem ocorrem no troço da VND presentemente mais condicionado, uma vez que o canal neste troço apenas tem 25m de largura, com calado limitado a 2m».

VII - Face ao exposto, a Comissão de Economia e Obras Públicas é de

PARECER

1. Deve a petição nº 119/XI/2.^a ser remetida a Sua Ex.^a a Presidente da Assembleia da Republica, para agendamento da sua apreciação em Plenário, nos termos do n.º2 do artigo 24.º da Lei do Direito de Petição, e distribuição aos diferentes Grupos Parlamentares nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 17.º da referida lei para eventual apresentação de iniciativa legislativa;
2. Deve o presente relatório ser publicado no Diário da Assembleia da República, em cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 26.º da Lei do Direito de Petição;
3. Deve a Comissão de Economia e Obras Públicas dar conhecimento do presente relatório aos peticionários, de acordo com o disposto no artigo 8.º da Lei do Direito de Petição.
4. Deve ser igualmente dado conhecimento a Sua Excelência a Presidente da Assembleia da República, para apuramento de eventuais responsabilidades, do incumprimento do disposto no número 1 do artigo 23.º da Lei do Direito de Petição, por parte da empresa CP - Comboios de Portugal, E.P.E., por não terem sido facultados por esta entidade todos os elementos solicitadas pela Assembleia da República, não se cumprindo assim as devidas diligências na apreciação da petição em causa.



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

VIII - Anexos

O presente relatório faz-se acompanhar da Petição em referência, bem como da respectiva Nota de Admissibilidade e das respostas por escrito, obtidas junto do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações do XVIII Governo Constitucional, do Ministério da Economia e do Emprego do XIX Governo Constitucional e ainda do Conselho de Administração da CP - Comboios de Portugal.

Junta-se ainda o Parecer Específico da Estrutura de Missão do Douro ao Empreendimento Hidroeléctrico da Foz do Tua, de Fevereiro de 2009, bem como o Parecer da Comissão de Avaliação ao Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução, de Agosto de 2010, e o Parecer da mesma Comissão ao 1.º Aditamento ao RECAPE, de Janeiro de 2011.

Palácio de São Bento, em 22 de Dezembro de 2011

O Deputado Relator

Bruno Dias

O Presidente da Comissão

Luís Campos Ferreira