PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 847/XIV/2.ª

Pela requalificação e reabertura da Linha do Douro até Barca d'Alva e restabelecimento da ligação ferroviária internacional

O papel desempenhado pela rede ferroviária é absolutamente indissociável da evolução económica, social e cultural do interior do País ao longo de todo o século XX. Em particular, a centenária linha ferroviária do Douro desempenhou, e continua a desempenhar, a par de outros exemplos localizados ao longo de todo o território do interior Norte do País um papel central relevante na mobilidade regional e inter-regional das populações, interligando os diversos municípios, desde os situados no interior do distrito do Porto aos localizados no coração do Vale do Douro até, potencialmente, alguns outros já situados em terras da vizinha Espanha.

A coesão territorial assegurada pela linha ferroviária do Douro permitiu que ao longo dos anos a mobilidade de pessoas e de mercadorias gerassem o desenvolvimento de relações regionais e transfronteiriças que estiveram na base de um dinamismo económico centrado em atividades produtivas de raiz tradicional, ao mesmo tempo que potenciou uma atividade turística cujas dimensões está ainda hoje longe do aproveitamento integral nas suas múltiplas facetas.

Durante dezenas de anos, entretanto, diversos e sucessivos Governos apostaram em políticas de privilégio do transporte rodoviário de base individual e, simultaneamente, promoveram políticas sistemáticas de degradação e de irresponsável desinvestimento na rede ferroviária, em especial nas ligações ferroviárias que servem as populações do interior.

O país foi particularmente flagelado pela política de direita, com destaque para os governos PSD, mas também os do PS e do Bloco Central PS/PSD, e sempre com o apoio do CDS, nos quais foi decidido o encerramento de 1025 km de linhas da rede ferroviária nacional – dos quais um total de 320 km em troços nas linhas do Douro, Tua, Corgo e Tâmega e no encerramento integral da linha do Sabor. Em apenas dois governos, nos quatro anos que vão de 1998 a 1992, o PSD encerrou no interior do país 860 km de linhas.

Flagelo que continua ainda que com outra expressão, a da não concretização de investimentos de modernização e de requalificação das linhas férreas incluindo a respetiva eletrificação, ou que se revela ainda pelo arrastar das intenções de aquisição de material circulante, apesar de recentes avanços, e de sucessivas reduções da oferta – tornada intencionalmente menos competitiva face a outros modos de transporte rodoviários.

Pela sua repercussão na coesão e sustentabilidade territorial, o encerramento de linhas e troços de linhas como é o caso da própria linha do Douro e das linhas de via estreita que dela irradiavam para norte e nordeste são exemplos incontornáveis de uma política irresponsável de abandono do património ferroviário construído e dos serviços públicos por ela assegurados ao longo de muitas décadas, serviços aliás essenciais para a

produção e consumo de proximidade regional e o desenvolvimento equilibrado do todo nacional que continuam a ser palavras sem sentido e sem conteúdo.

A linha ferroviária do Douro deve assim desempenhar um renovado papel, atual e moderno, de apoio e suporte à economia regional, à atividade turística, à mobilidade das populações, às deslocações de passageiros e ao transporte de mercadorias, enfim à promoção de uma mobilidade acrescida e ambientalmente sustentável e à promoção de melhores condições de fixação das populações e de atividades económicas no Norte interior em particular. A qualidade e o conforto do serviço, a frequência e adaptação da oferta são essenciais para que a procura seja motivada e exponenciada.

Para que tal ocorra há que investir na requalificação da rede ferroviária, na progressão da sua eletrificação, na melhoria sensível das condições de conforto e de segurança da respetiva utilização, por forma a que volte a atrair passageiros, se torne um elemento relevante ao serviço do turismo, e se torne o modo principal para o transporte de mercadorias sendo para o efeito o instrumento ambientalmente mais sustentável.

Por isso, consideramos igualmente determinante que, mesmo que de forma adequadamente faseada, se invista decididamente na modernização da Linha do Douro até Barca d'Alva. Opção que implica a conclusão dos projetos entre Marco e Régua e o lançamento do respetivo concurso para a empreitada de modernização da linha que inclui a sua eletrificação. Os atrasos de planeamento têm sido gritantes por variadas razões conhecidas.

Tal evidência exige que para o troço seguinte, Régua – Pocinho, se avance desde já com os projetos e com os processos conducentes à sua empreitada de construção com eletrificação. E obviamente há que inverter o abandono a que tem sido votada a linha do Douro na sua secção final, com novos horizontes de intervenção, rompendo com políticas erradas, apostando na modernização incluindo eletrificação de Pocinho a Barca de Alva e através da recuperação ou reativação de linhas ferroviárias afluentes à linha do Douro, designadamente as linhas do Tâmega e do Corgo.

A intervenção de modernização de Pocinho a Barca de Alva prolonga em mais 28 km a atratividade e o aproveitamento do corredor ferroviário existente, presentemente abandonado, rentabiliza o uso uniformizado do material circulante de tração elétrica e potencia a vertente de corredor transfronteiriço da Linha do Douro.

Na temática de investimento, o PCP considera sempre uma intervenção própria na sede mais adequada do ponto de vista da obtenção dos financiamentos que permitam a concretização do empreendimento. De salientar para este efeito a reconhecida importância para o desenvolvimento regional da ligação entre Barca d'Alva e La Fregeneda.

A reativação da atividade mineira no território de Torre de Moncorvo, integrando não apenas o transporte de minério por ferrovia para o exterior, mas também o investimento no desenvolvimento da correspondente fileira industrial com unidades de produção de implantação regional, deve estar em articulação com o novo quadro de oferta na Linha do Douro. Importa destacar igualmente o potencial turístico da beleza paisagística

do corredor ferroviário, na margem do rio Douro e toda a envolvente, onde se enquadra o reconhecimento de património Mundial pela UNESCO do Douro Vinhateiro e da arte rupestre de Vila Nova de Foz Côa.

O valor do investimento da modernização entre Pocinho e Barca de Alva, estimado em cerca de 45 milhões de euros, pressupõe praticamente apenas a instalação da nova infraestrutura ferroviária, uma vez que a plataforma onde assenta a via férrea já existe naquele eixo, desde que inaugurada em 9/12/1887. É indispensável que se recupere o atraso da modernização com a eletrificação de Marco de Canavezes a Peso da Régua e ao Pocinho, e se opte pelo prolongamento da intervenção até Barca d'Alva.

Assim, tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do artigo 156º da Constituição da República e da alínea b) do número 1 do artigo 4º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português propõem que a Assembleia da República adote a seguinte

Resolução

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166º da Constituição da República, resolve recomendar ao Governo:

1. A garantia da concretização da empreitada de modernização da Linha do Douro em curso;
2. O urgente lançamento processual de projeto e obra e garantia da concretização da modernização da Linha do Douro entre Peso da Régua e Pocinho;
3. A valorização e planeamento da modernização da Linha do Douro entre Pocinho e Barca d'Alva, na sequência temporal dos dois troços anteriores;
4. A concretização dos procedimentos de aquisição de material circulante de tração elétrica adequada à oferta nas diversas secções da Linha do Douro;
5. Os adequados contactos e procedimentos junto do Estado Espanhol, tendentes ao restabelecimento da continuidade internacional da Linha do Douro.

Assembleia da República, 08 de janeiro de 2021.

Os Deputados,

BRUNO DIAS; PAULA SANTOS; ANTÓNIO FILIPE; JOÃO OLIVEIRA; DUARTE ALVES; JOÃO DIAS; ALMA RIVERA; JERÓNIMO DE SOUSA; ANA MESQUITA