

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 822/XIV/2ª

PELA REQUALIFICAÇÃO DE TODA A LINHA DO DOURO (ERMESINDE- BARCA DE ALVA E SUBSEQUENTE LIGAÇÃO A SALAMANCA)

Deu entrada na Assembleia da República, a dia 9 de Janeiro, uma petição pública pela completa requalificação e reabertura da Linha do Douro, entre Ermesinde e Barca de Alva e subsequente ligação a Salamanca com a devida articulação com o Governo de Espanha, que tem, como primeiros subscritores, a Liga dos Amigos do Douro Património Mundial e a Fundação do Museu do Douro.

Da mesma forma, o Bloco de Esquerda preconizou no Plano Nacional Ferroviário, submetido em abril de 2019, o objetivo de reabilitação integral da Linha entre Porto-Barca d'Alva-Fuentes de Oñoro (troço Pocinho-Barca d'Alva, incluindo a reativação da travessia ferroviária).

A linha do Douro desenvolve-se ao longo de 191 km, de Ermesinde a Barca d'Alva, onde existia uma ligação internacional à rede ferroviária espanhola. O encerramento da ligação internacional ocorreu em 1985 e o lanço entre Pocinho e Barca d'Alva encerrou em 1988.

Depois de vários esforços da sociedade civil para reverter este erro, o Governo, ano após ano, exclui este projeto dos planos de investimento, como aliás se verifica no recente Plano Nacional de Investimentos 2030.

O problema da redução do investimento público e da obsessão pela privatização ou encerramento de serviços, opções políticas que têm sido imagem de marca dos últimos governos, contribuíram para o visível abandono do interior do país, gerando crises demográficas e de despovoamento manifestamente evitáveis. O resultado é um país mais desigual e com menor coesão territorial.

Da mesma forma, o crescente desinvestimento no transporte ferroviário, hoje evidenciado pela paulatina degradação da linha férrea e pelas grandes carências ao nível das ligações ferroviárias entre várias regiões do país, é um dos exemplos maiores desse ataque feito a muitas populações, sobretudo as residentes no interior do país e/ou em locais que distam dos grandes centros urbanos do país. Daí resulta um país menos preparado para enfrentar o enorme desafio das alterações climáticas e do aquecimento global, pois a ferrovia representa a opção de mobilidade mais sustentável do ponto de vista ambiental.

A prova no nosso atraso é expressa pelo facto do transporte de passageiros e mercadorias por comboio representar menos de 5% da mobilidade anual, valores bastante aquém da média europeia.

No relatório “Linha do Douro, Troço Ermesinde – Barca d’Alva e ligação a Salamanca, Análise de intervenções na Infraestrutura Ferroviária”, da Infraestruturas de Portugal, ficam evidentes os impactos negativos do encerramento da linha internacional, designadamente no aumento (+56%) dos tempos de transporte de mercadorias do Porto de Leixões de e para a região de Castela-Leão, mas também no aumento (+49%) dos tempos de transporte entre Pocinho e Vila Franca de Naves, bem como o impacto no turismo de toda a região.

A Linha do Douro dava ainda acesso a quatro linhas de via estreita, a Linha do Tâmega, a Linha do Corgo, a Linha do Tua, e a Linha do Sabor. A extinção dos ramais, a falta de eletrificação e requalificação da Linha do Douro é um dos motivos pela escassa oferta de horários, o que agrava os fatores que concorrem para uma interiorização forçada pela falta deste investimento público.

Por outro lado, o material circulante da Linha do Douro carece de uma revisão quase completa. As queixas de utentes têm sido recorrentes, especialmente no inverno, em que a falta de aquecimento provoca um desconforto térmico muito grande para quem utiliza a linha. Mas também do ponto de vista de segurança, as carruagens (já antigas) levantam preocupações, nomeadamente ao nível de portas que não fecham e outras que abrem durante a viagem. Não são situações novas, mas que ainda não viram solução.

É fundamental corrigir o atraso de décadas na requalificação desta linha fundamental para a região Norte e contribuir para a fixação de pessoas nesta região e garantir o

aproveitamento do potencial económico existente. Para além de ser uma alternativa ao paradigma presente do uso do transporte individual, contribuindo para a redução de custos para as populações e das emissões de carbono, a aposta no transporte coletivo, através do investimento e desenvolvimento da linha férrea no Douro continua a ser condição fundamental para propiciar uma maior mobilidade, coesão territorial e desenvolvimento económico naquela região.

O investimento na ferrovia é um dos desígnios mais importantes para o país, seja pelos ganhos ambientais claros, seja pelas vantagens para a saúde pública e qualidade de vida das populações. Por isso, é urgente reforçar o investimento na ferrovia em todo o país, não deixando para trás nenhum território do país. Pelo contrário, deve ser dada prioridade aos locais que mais dificuldades apresentam atualmente, por forma a responder efetivamente aos problemas de coesão territorial e desertificação do interior.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Concretize a modernização e eletrificação integral da linha do Douro, entre Ermesinde e Barca d'Alva.
2. Proceda à requalificação do material circulante da linha do Douro.
3. Articule com o Governo de Espanha a reabertura da ligação ferroviária internacional a Salamanca.

Assembleia da República, 30 de dezembro de 2020.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

Isabel Pires; Pedro Filipe Soares; Mariana Mortágua; Jorge Costa; Alexandra Vieira;
Beatriz Dias; Fabíola Cardoso; Joana Mortágua; João Vasconcelos; José Manuel Pureza;
José Maria Cardoso; José Soeiro; Luís Monteiro; Manuel Azenha; Maria Manuel Rola;
Moisés Ferreira; Nelson Peralta; Sandra Cunha; Catarina Martins