

**Projeto de Resolução n.º 626/XIII/2.<sup>a</sup>**

***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***

**Exposição de motivos**

O primeiro troço da Linha do Vouga, entre Espinho e Oliveira de Azeméis, foi inaugurado a 23 de novembro de 1908 pelo Rei D. Manuel II, tendo, no mês seguinte, sido aberto à exploração.

Mais tarde, a 1 de abril de 1909 entrou em funcionamento o troço entre Oliveira de Azeméis e Albergaria-a-Velha, e a 8 de setembro de 1911 foram abertos os troços entre Albergaria-a-Velha e Sernada do Vouga e entre Aveiro e Sernada do Vouga (também conhecido como o Ramal de Aveiro).

Seria da Estação de Sernada do Vouga que, posteriormente, viria a partir a ligação para Viseu, através da Linha do Vale do Vouga.

A obra da Linha do Vouga ultrapassou várias dificuldades, relacionadas, nomeadamente, com as características geográficas da zona, o que obrigou à construção de uma via com perfil acidentado e sinuoso, com curvas e contracurvas.

Atualmente, a Linha do Vouga é o único troço de bitola métrica ainda em exploração, desenvolvendo-se em dois ramos – Aveiro/Águeda e Espinho/Santa Maria da Feira/São João da Madeira/Oliveira de Azeméis/Albergaria-a-Velha, servindo 44 estações e apeadeiros, numa extensão de 96 quilómetros, estando suspensa a circulação ferroviária de passageiros entre Oliveira de Azeméis e Sernada do Vouga.

Em 2011, o Plano Estratégico dos Transportes propunha o encerramento da Linha do Vouga, mas a oposição dos diversos partidos políticos contribuiu para que essa intenção não se concretizasse.

Tal como à data da sua inauguração, ainda hoje, apesar da sua degradação, a Linha do Vouga é uma referência estratégica para as populações e para o desenvolvimento da região – o eixo urbano que o seu percurso abarca tem mais de 300 mil habitantes e é um dos mais industrializados do país.

Não investir na Linha do Vouga é ignorar a enorme importância de uma vasta região que, sob o ponto de vista económico e industrial, é uma das mais significativas do país.

É também consensual o reconhecimento de que, tanto ao nível do Entre o Douro e Vouga como no seio da Área Metropolitana do Porto, a Linha do Vouga continua a ser um recurso estruturante para a região. Apesar disso, é um recurso desperdiçado.

De facto, hoje, verifica-se um desequilíbrio entre o norte e o sul da Área Metropolitana do

Porto, uma vez que os concelhos de Oliveira de Azeméis, São João da Madeira, Santa Maria da Feira e Espinho se encontra privados de uma eficaz ligação ao Porto. A reabilitação e requalificação da Linha do Vouga permitirá encurtar distâncias, e fruto da integração do sistema intermodal Andante, tornar os concelhos referidos parte integrante da AMP.

Numa solução mais global, é importante considerar também a incorporação da região a sul, nomeadamente entre Águeda e Aveiro, tanto mais que os movimentos pendulares casa-trabalho nesta área demonstram que as deslocações são feitas maioritariamente por transporte individual.

Apesar de todos estes fatores, o Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020 não faz qualquer referência à Linha do Vouga, conseqüentemente não prevendo qualquer tipo de investimento nesta via.

A modernização e requalificação da Linha do Vouga é uma aspiração legítima das populações dos concelhos servidos pelo seu percurso e não a concretizar é ignorar a sua importância enquanto fator de coesão da região.

**Neste enquadramento, ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do CDS-PP propõem que a Assembleia da República:**

**Recomende 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.**

Palácio de São Bento, 24 de janeiro de 2016

Os Deputados do CDS-PP