

## PROJECTO DE RESOLUÇÃO n.º 154/XII

**Recomenda ao governo que estude uma alternativa que viabilize a requalificação e modernização da Linha Férrea do Vouga, tendo como pressuposto a sua sustentabilidade.**

A Linha do Vale do Vouga apresenta um historial digno de registo e assegurava, nos tempos áureos da ferrovia, a ligação à Linha do Norte em Espinho e à Linha do Dão em Viseu, numa extensão de 140 km. Hoje, entronca com o Ramal de Aveiro em Sernada do Vouga.

Actualmente, tem em exploração 97 quilómetros, em dois ramos distintos Aveiro/Águeda e Espinho/Santa Maria da Feira/S. João da Madeira/Oliveira de Azeméis/Albergaria-a-Velha/Águeda.

O Plano Estratégico dos Transportes recentemente aprovado prevê que a Linha do Vouga seja encerrada até final do ano. De acordo com o estudo, o transporte de passageiros passará a ser assegurado com concessões rodoviárias para os mesmos percursos até aqui realizados pelos serviços da CP.

O anúncio de encerramento da linha do Vouga – que serve os concelhos de Santa Maria da Feira, Oliveira de Azeméis, S. João da Madeira, Albergaria-a-Velha e Águeda nas suas ligações a Espinho e Aveiro – surge depois de nos últimos três anos, a Refer ter investido 3,7 milhões de euros para automatizar 50 passagens de nível.

O Governo conclui no Plano Estratégico dos Transportes que a linha não serve a vocação do modo ferroviário pesado, tal como estabelecido pela Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, adiantando dados de 2008 da CP e da Refer que apontam para um custo efectivo de 75 cêntimos por cada passageiro por quilómetro na Linha do Vouga, situando-o como o sétimo mais caro do país.

Embora o Plano de Transportes se reporte a dados de 2008, o estudo intitulado “Estratégia de (Re)dinamização da Linha do Vale do Vouga” levou a que, desde Setembro de 2010, passasse a haver circulações de frequência horária, num total de 11 em cada sentido, no troço Aveiro/Sernada. Desde aí, houve um aumento de 30 por cento do número de utilizadores.

O Estado propôs-se realizar um investimento de 18 milhões de euros na renovação linha, num projecto ainda em curso, nomeadamente no que toca à reclassificação das passagens de nível, objecto aliás de um protocolo com as autarquias.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Portugal atravessa um momento difícil que exige respostas adequadas que o País e os portugueses sempre souberam dar no passado, nos seus momentos difíceis dos nossos 9 séculos de história.

No documento que o anterior Governo Socialista preparou no âmbito do Memorando de Entendimento com vista ao auxílio financeiro externo a Portugal estava prevista a racionalização da linha ferroviária nacional, apontando para uma redução de aproximadamente 800 quilómetros de via com vista ao aumento da sua sustentabilidade.

O actual Governo, sem ignorar a evidência da desadequação da exploração da rede ferroviária existente face aos fluxos de passageiros existentes e às alternativas mais eficientes de transporte que permitem assegurar a mobilidade das populações com um significativamente menor custo global para os portugueses, subscreve no Plano Estratégico de Transportes, que recentemente apresentou, uma versão mais suave, implicando ainda assim a desactivação de alguns quilómetros de linha ferroviária.

Não obstante a decisão de racionalização - salvaguardando o valor maior que é a mobilidade da população e que ajudará a reduzir um pesado encargo que inevitavelmente recaía sobre o Orçamento de Estado tão dependente dos impostos de todos os portugueses – o Governo, através do ministro da Economia, manifestou já publicamente, em Outubro último, a disponibilidade para não fechar a linha, no caso de “existirem investidores e empresas interessadas”.

Numa altura em que se procura resolver uma série de problemas acumulados no passado e as suas implicações, sob a pressão de uma intervenção financeira externa, faz ainda mais sentido por todas as razões procurar novas soluções com criatividade e envolvendo um leque alargado de parceiros que se pretendam associar neste objectivo.

A existência de interesse económico efectivo e não completamente explorado - que justificou aliás em 2008 a celebração de protocolo entre a Refer e algumas autarquias da região, visando a criação de um sistema de comboios frequentes num troço daquela linha - apontam exactamente nesse sentido, numa óptica de satisfação das necessidades verificadas e das expectativas do mercado, e recomendam claramente esse exercício com outros agentes económicos locais.

A viabilização da modernização desta linha com efectivo potencial poderá transformar este meio de transporte numa referência e exemplo de sustentabilidade, se se souber dar responsabilmente o passo certo, em associação com os parceiros adequados e com benefício das populações locais e das contas públicas.



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

**Assim, a Assembleia da República, nos termos da alínea b) do artigo 156º da Constituição da República Portuguesa, recomenda ao Governo:**

**- Que estude uma alternativa que viabilize a requalificação e modernização desta Linha tendo como pressuposto a sua sustentabilidade.**

Assembleia da República, 19 de Dezembro de 2011

**Os Deputados do PSD**