



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**

Projecto de Resolução n.º 16/XII (1.ª)

Recomenda ao Governo a urgente revogação da decisão anunciada pela CP de terminar com a ligação ferroviária entre o Porto e Vigo

Os ataques às funções sociais do Estado e aos serviços e empresas públicas, anunciados e concretizados ao longo de sucessivos PECs, agravados no texto do “memorando de entendimento” com o FMI e a UE negociado pelo Governo do PS e subscrito pelo PSD e pelo CDS-PP, e agora integrados no Programa do actual Governo, estão a fazer-se sentir de forma particularmente acentuada em toda a região Norte do País.

Sem qualquer preocupação exaustiva, podemos desde já referir os mais recentes cortes nas redes nocturna e de madrugada da STCP, na Área Metropolitana do Porto e o anunciado encerramento de múltiplas estações dos CTT (que a administração desta empresa tinha oficialmente rejeitado durante o passado mês de Maio, em plena campanha eleitoral). Há dias foi conhecida a decisão da Administração da CP, também ela totalmente inesperada e profundamente inaceitável, de terminar com a ligação ferroviária internacional entre as cidades do Porto e de Vigo, centros nevrálgicos do designado Noroeste Peninsular.

De facto, quem nos últimos dias tivesse consultado o site da CP teria podido ler o aviso (<http://cp.pt/cp/displayPage.do?vgnextoid=1c341c639f984010VgnVCM1000007b01a8c0RCRD&contentId=38a51d5e735e0310VgnVCM100000be01a8c0RCRD>) seguinte:

A CP informa que, por não estarem reunidas as condições para a continuidade da exploração, a partir de 10 de Julho de 2011 o serviço no trajecto Valença / Vigo / Valença será suprimido.

Para mais informações contacte os nossos serviços.

Com alguma insistência e sorte, o gabinete de comunicação da CP explicaria que “atendendo à conjuntura actual, à imperiosa necessidade de redução de custos e aos significativos prejuízos decorrentes do serviço em causa, a CP entendeu não estarem reunidas as condições para continuar a garantir a ligação ferroviária entre as cidades de Tuy e Vigo, em território espanhol”, garantindo todavia que “a circulação de comboios em território nacional, nomeadamente no trajecto Porto/Valença/Porto, continuaria a ser assegurada sem alteração de horários ou paragens, em serviço Inter-regional”. Quem, contudo, tivesse optado por contactar apenas o call-center da CP poderia ser antes avisado que a supressão da ligação ferroviária quase centenária que liga o Porto a Vigo se deveria à realização de obras na linha,

apesar de não ser prestada qualquer outra informação sobre o tipo de obras em curso ou sobre a respectiva localização!...

A ligação ferroviária internacional entre o Porto e Vigo faz 100 anos em 2013, tem, portanto, 98 anos de duração ininterrupta que apenas a incapacidade de uma administração e as erradas opções políticas de sucessivos responsáveis governamentais podem admitir encerrar. O serviço ferroviário entre aquelas que muitos consideram capitais económicas e políticas do Norte de Portugal e da Galiza começou, aliás, por ser um serviço trissemanal para Vigo que logo depois passou a diário. Hoje, esta ligação internacional entre o Porto e Vigo, (conforme é designada pela CP no seu próprio site), é realizada por automotoras que, embora tenham sido alvo de intervenções de manutenção na década de 90, têm cerca de quarenta anos de vida, são semelhantes às que a CP utiliza no restante serviço regional e, pela sua antiguidade e natural degradação, só podem infelizmente oferecer um transporte não apelativo para os utentes, com níveis de barulho muito pouco recomendáveis e onde os lugares sentados são incómodos e desconfortáveis. Em pleno século XXI, quase cem anos depois da sua abertura, a ligação entre o Porto e Vigo demora para percorrer os cerca de 130 quilómetros entre o Porto e Vigo três horas e vinte minutos (?!...), quando um qualquer outro transporte rodoviário leva cerca de duas horas para realizar o mesmo trajecto. Para além desta insustentável situação de degradação, importa também sublinhar que a linha do Minho, que esta ligação ferroviária internacional utiliza entre o Porto e a fronteira, em Valença, continua a estar electrificada apenas até Famalicão (Nine), sendo que a parte restante da linha, para Norte, permanece quase sem alterações desde há cem anos, em via única, com dificuldades e perdas de tempo inaceitáveis mormente para efectuar cruzamentos ou para permitir a circulação em segurança das composições.

Estas características e toda esta situação mostram à evidência a falta de vontade política de sucessivos governos e de sucessivas administrações da CP em investir na requalificação, modernização e numa consequente política de atracção de passageiros. Pelo contrário, os responsáveis governamentais e o conselho de Administração da CP parecem estar há muitos anos apostados em afugentar clientes e utentes para depois poderem argumentar com a falta de procura (que eles próprios promoveram e incentivaram), e assim justificarem o eventual encerramento da linha do Minho entre Nine e Valença e, (para já), justificarem a decisão de suprimir esta ligação internacional centenária entre o Porto e Vigo.

Neste contexto, e como consequência desse completo desinvestimento e total desprezo pelo serviço público de transportes, não admira que esta ligação seja hoje utilizada por cerca de 15500 passageiros anuais em território espanhol, (números que a CP agora começou "à pressa" a difundir para tentar justificar a sua decisão), correspondentes a uma utilização média, no troço entre Valença e Vigo, de onze

passageiros por cada uma das quatro viagens que diariamente unem o Porto a Vigo, duas em cada sentido. Neste contexto, e em consequência da inacção de responsáveis da CP e de sucessivos governos, só admira que o prejuízo anual com esta ligação internacional seja, (de acordo com a mesma fonte) de apenas de 235 mil euros por ano, por sinal bem menor que o que ocorre noutras ligações internacionais – Lisboa a Madrid e Lisboa a Hendaya - que a CP, (pelo menos por agora), não parece ter, felizmente, intenções de eliminar. O desprezo e o total abandono com que esta ligação ferroviária entre o Porto e Vigo tem sido há tanto tempo tratada, permitiria estimar até resultados bem mais negativos...

O que a CP não pode, porém, omitir da opinião pública é que, já em 2005, a sua administração ensaiou uma outra tentativa de encerrar esta ligação internacional entre o Porto e Vigo, baseada nos mesmos exactos argumentos e pretextos com que agora “volta a carga”. O que a CP não pode omitir é que foi a generalizada oposição das populações, de muitos agentes económicos e associações empresariais dos dois lados da fronteira, de muitos autarcas portugueses e galegos, que então determinaram a suspensão dessa lastimável decisão de encerrar esta ligação internacional centenária. O que as Administrações da CP e da REFER, tal como os responsáveis governamentais não podem fazer esquecer é que, antes e depois de 2005, não foi concretizado qualquer investimento na modernização e no conforto do material circulante nesta ligação, (recorde-se a anulação de um concurso de 450 milhões de euros para aquisição de novas unidades para a CP), não foi promovido qualquer investimento relevante na modernização das infra-estruturas e nos processos operacionais da linha do Minho para Norte da estação de Nine que permitissem a diminuição drástica dos tempos de viagem, não foi resolvida a articulação instrumental com a RENFE – operadora espanhola – para fiscalizar e rentabilizar a utilização real da ligação em território espanhol, muito menos foi pensado ou concretizado qualquer investimento na promoção generalizada da utilização desta ligação junto de potenciais utilizadores, fosse para finalidades económicas ou turísticas, fosse para a eventual rentabilização da crescente utilização do Aeroporto do Porto por passageiros vindos da Galiza que desde há vários anos demandam o aquela infra-estrutura aeroportuária em valores próximos do meio milhão de utentes anuais.

Esta suma: a decisão agora anunciada pela CP de encerrar a ligação ferroviária entre o Porto e Vigo agrava os custos e as dificuldades de mobilidade da população de toda uma vasta região entre o Douro litoral e a Galiza, atingindo uma comunidade populacional transfronteiriça de vários milhões de pessoas, surge logo depois da introdução de portagens nas SCUT, designadamente na A28, e acrescenta, por isso, ainda mais obstáculos ao desenvolvimento económico desta região do Noroeste Peninsular. Esta decisão traduz ainda e de forma bem elucidativa a falta de perspectivas de desenvolvimento e o completo desprezo de sucessivos responsáveis governamentais pelas potencialidades que podem resultar para a economia regional e

nacional da melhoria e construção de ligações ferroviárias internacionais de passageiros e mercadorias, rentabilizando infra-estruturas portuárias e aeroportuárias e potenciando as relações económicas entre a Galiza e o Norte de Portugal.

O PCP considera, contudo, que esta decisão anunciada há poucos dias pela Administração da CP de encerrar a ligação ferroviária entre o Porto e Vigo a partir do próximo dia 10 de Julho é reversível. Basta para isso que o novo Governo e os deputados eleitos em 5 de Junho estejam dispostos a honrar compromissos públicos e a levar à prática, de forma consequente e coerente, as posições assumidas em discursos pomposos e em declarações diversas e recorrentes, mormente os proferidos por autarcas e dirigentes partidários do PSD, do PS e do CDS-PP em defesa do Norte de Portugal e da euro-Região do Noroeste Peninsular.

Parece, por outro lado, mais que evidente que uma decisão desta natureza, com tão profundas implicações económicas e sociais, podendo ter como consequências a supressão de ligações internacionais ancestrais, e revestindo, por isso mesmo, aspectos que deverão (ou terão) que ser analisados no âmbito das relações políticas entre os Estados Português e Espanhol, ou no contexto de relações institucionais existentes entre o Governo Regional da Galiza e órgãos desconcentrados da Administração Central, ou entre autoridades galegas e representantes do Poder Local ou Metropolitano da Região Norte, não pode ser tomada de forma leviana e superficial por decisão unilateral da Administração da CP.

E tudo indica que esta decisão da CP tenha sido exactamente tomada desta forma unilateral sem cuidar de atender a todas as suas consequências económicas, sociais e políticas, mormente no âmbito das relações externas. Esta é mais uma razão que aconselha que a decisão da CP seja anulada e revertida, e que, simultaneamente, se proceda a uma análise integrada da situação actual e do futuro da ligação ferroviária internacional entre o Porto e Vigo.

Em vez de uma política de sistemático encerramento de serviços públicos, o que faz falta ao país e ao Norte é, no plano ferroviário, a modernização e a valorização deste modo de transporte e a sua afirmação enquanto transporte público, convencional e de alta velocidade, de passageiros e de mercadorias, capaz de gerar e potenciar o desenvolvimento e o crescimento económico da região.

Face ao exposto, e ao abrigo das disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, a Assembleia da República recomenda ao Governo que:

1. Seja anulada a decisão anunciada pela Administração da CP de suprimir a ligação ferroviária internacional que há quase cem anos liga as cidades do Porto e de Vigo;

2. Determine o desenvolvimento urgente de um programa plurianual de modernização integral da linha do Minho e de completo reequipamento do material circulante a utilizar nessa ligação internacional- integrada numa política de valorização do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias -, para assim se reduzir substancialmente a duração da viagem e se poder concretizar um vasto plano de promoção da ligação internacional entre o Porto e Vigo, aproveitando todas as potencialidades de procura garantidamente existentes, seja no plano das relações económicas, seja no fomento turístico, seja na rentabilização do afluxo de utilização do Aeroporto do Porto e demais infra-estruturas existentes na região Norte.

Assembleia da República, 7 de Julho de 2011

Os Deputados,

HONÓRIO NOVO; BRUNO DIAS; AGOSTINHO LOPES; BERNARDINO SOARS; PAULO SÁ;  
RITA RATO; JOÃO RAMOS; JORGE MACHADO; PAULA SANTOS; MIGUEL TIAGO; JOÃO  
OLIVEIRA; ANTÓNIO FILIPE