Bloco de Esquerda

Grupo Parlamentar

PROJECTO DE LEI N.º 260/XI

APROVA A SUSPENSÃO DO PROJECTO HIDROELÉCTRICO DO TUA E A REQUALIFICAÇÃO DA LINHA FERROVIÁRIA TUA-MIRANDELA-BRAGANÇA

Exposição de motivos

A manutenção de um serviço ferroviário na Linha do Tua tem sido objecto de longa controvérsia, que remonta a 1992, quando se decidiu suspender a ligação ferroviária entre Mirandela e Bragança.

Essa controvérsia, conheceu novas e preocupantes dimensões quando o Governo, na sequência de uma série de graves acidentes ferroviários na ligação entre a foz do Tua e Mirandela, de que resultaram 4 mortes e 40 feridos (2007-2008), optou, a 22 de Agosto de 2008, pela suspensão da circulação de comboios, no troço compreendido entre as estações da Linha do Tua e do Cachão. Desde então, a reabertura da circulação ficou condicionada à certificação das condições de segurança a cargo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (I.M.T.T.), quando estivessem reunidas as indispensáveis condições de segurança.

Cerca de dois meses depois, o próprio Governo garantia, pela voz do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Engº Mário Lino, secundado pela Secretária de Estado dos Transportes, Engª Ana Paula Vitorino, que “a linha do Tua não será

encerrada", reafirmando em declarações à comunicação social, a 25/10/2008, que "a Linha do Tua será reaberta em toda a sua extensão logo que estejam reparadas e corrigidas as causas do descarrilamento ocorrido a 22 de Agosto". Na altura também, o Ministro incumbia diversas entidades – CP, Refer e IMTT – para "averiguações internas para apuramento das causas que conduziram às anomalias identificadas", definindo 30 dias para essa averiguação, findo o qual a CP "deveria explicar que alterações devem ser feitas na sua frota para a tornar mais adequada à linha e a Refer apresentar um plano de intervenção na infra-estrutura ferroviária". Num registo de aparente "rigor", o Governo definia também que "ambas, deverão ainda apresentar um plano integrado de manutenção e monitorização na linha do Tua, abrangendo o material circulante e a infra-estrutura".

Isto, foi o que foi decidido e proclamado pelo anterior Governo de maioria absoluta do Partido Socialista, até Outubro de 2008. Desde então, não mais o Governo fez quaisquer promessas ou proclamações de "fidelidade à linha do Tua" e tudo aquilo que ficara estabelecido, em 2008, no "calor" dos acontecimentos, foi pura e simplesmente esquecido.

Que se saiba, as "incumbências" que a CP e a Refer receberam por parte do Sr. Ministro e da Srª Secretária de Estado dos Transportes nunca viram a luz do dia. A partir do início de 2009, quando o Governo passou a dar relevo exclusivamente ao chamado "Programa Nacional de Barragens de Elevado Potencial Hidroeléctrico" (PNBEPH), o Governo de maioria absoluta do PS passou a ignorar, absolutamente, todas as vozes que reclamavam a reabilitação da Linha do Tua e a sua reentrada em funcionamento, seguindo as anteriores deliberações do governo.

Neste mesmo período, decorreu em paralelo, remetido pelo Presidente da Assembleia Municipal de Mirandela, o processo de apreciação pelo Tribunal Constitucional, da fiscalização preventiva da constitucionalidade e da legalidade da deliberação de realização de um referendo local, tomada na sessão ordinária da Assembleia Municipal de 16 de Fevereiro de 2009, segundo a seguinte questão:" Concorda com a manutenção da linha ferroviária do Tua?"

O Acórdão nº 100/2009 do TC, embora tenha concluído "pela inexistência de irregularidades formais ou de procedimento" na decisão relativa ao referendo local, pronunciou-se pela sua "ilegalidade" por razões ligadas essencialmente à ausência de

datas disponíveis compatíveis com o calendário eleitoral previsto para 2009, com sucessivos actos eleitorais apontados para Junho, Setembro e Outubro. Em conformidade, qualquer referendo local apenas poderá ocorrer em 2010, porventura resultante de nova decisão dos novos órgãos autárquicos, entretanto eleitos.

Faz parte do PNBEPH, a construção de uma barragem na foz do rio Tua, que terá como consequência a submersão de uma parte significativa da linha férrea do Tua, sendo este troço maior ou menor conforme o limite máximo que for estabelecido para a cota da barragem. Em qualquer caso, é claro que, seja qual for a cota, a linha férrea do Tua, tal qual existe, está condenada a desaparecer.

Claramente, a julgar pelas declarações e pela prática dos governantes e da Administração da EDP, a construção da barragem e a manutenção da Linha do Tua não são compatíveis, até porque não há notícia que se tenha respeitado as principais condicionantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) de 11/05/2009 "favorável à cota NPA 170". De facto, a primeira dessas condicionantes refere que "deveria ser assegurado o serviço de transporte público da linha férrea do Tua no troço a inundar, de modo a garantir e salvaguardar os interesses e a mobilidade das populações locais e potenciar o desenvolvimento sócio-económico e turístico", sendo que "para o efeito, deverá ser efectuada uma análise de alternativas, incluindo a análise da viabilidade de construção de um novo troço da linha férrea". Até hoje, nada se fez em concreto, neste sentido, pelo contrário.

Mesmo não se concordando com o conteúdo da DIA, da responsabilidade do Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente, contesta-se a legitimidade e a coerência políticas de uma decisão do mesmo Governo que, seis meses antes, fazia "juras" e "promessas" sobre a manutenção da Linha férrea do Tua.

Para além da legitimidade e da coerência perdidas, é de sublinhar que a contestação sempre existiu, quer por parte das forças políticas que se declararam a favor da defesa da linha férrea do Tua, quer por parte de largos sectores da opinião pública que, local e regionalmente, colocam em causa a decisão de encerrar a linha do Tua à luz do património histórico e cultural existente e do próprio modelo de desenvolvimento económico e social que será "afogado" pela barragem. Isso mesmo é o que, uma vez mais, está em equação, através do filme "Pare, Escute e Olhe" (realizado por Jorge Pelicano).

Mas após as últimas eleições legislativas, essa contestação inscreve-se num quadro político significativamente diferente da anterior legislatura: é que o PS deixou de ter maioria absoluta na Assembleia da República, o que coloca, em tese, a possibilidade de uma maioria de votos em favor da defesa e revitalização da linha férrea do Tua.

Actualmente, o processo de execução do PNBEPH já está em curso, com algumas obras no terreno, tendo-se o próprio Primeiro-ministro deslocado ao local da das obras de construção da barragem no rio Sabor para sinalizar o apoio do Governo à EDP na construção das barragens naquela região do Nordeste Transmontano, nomeadamente do rio Sabor e de Foz Tua. Por isso, a única forma realmente eficaz de, neste momento, travar o projecto de "cimento" para a barragem de Foz Tua é a Assembleia da República aprovar uma Lei que suspenda imediatamente o processo de construção da barragem em Foz Tua e, desse modo, garanta a sobrevivência da linha férrea do Tua. É para isso, que o Bloco de Esquerda apresenta este Projecto-Lei.

No entendimento do Bloco de Esquerda não há, neste momento, outra opção prática que permita a reversão do processo. Nenhuma recomendação ao actual Governo no sentido de atender às razões adiantadas por muitos sectores da sociedade ou no sentido do Governo "Parar, Escutar e Olhar" para as graves implicações que a barragem do Tua vai ter não apenas na linha férrea, mas no próprio equilíbrio ecológico e ambiental da região, tem hoje em dia qualquer efeito prático. O Governo do PS tem ignorado e vai continuar a ignorar essas razões, e já optou por se colocar ao lado do negócio das empresas de construção e da produção da energia (a EDP), cujos benefícios serão muito mais relevantes para os donos da obra do que para as populações ou para o desenvolvimento económico e social local e regional. Só uma Lei da República pode ter o efeito prático desejado.

Até porque a própria EDP, pela voz do seu presidente, Dr. António Mexia, é a primeira a ignorar quaisquer recomendações que não sejam prosseguir, a todo o custo, com o PNBEPH, nem que para isso se chegue ao ponto de "inventar" um país em que, supostamente, os investimentos no Plano Nacional de Barragens seriam "consensuais" (António Mexia à Antena 1, 26/10/2009). As sucessivas manifestações e os diversos movimentos cívicos contra a construção das barragens do Tua e do Fridão, têm demonstrado sucessivamente que <u>não vale tudo</u> em nome de uma alegada aposta nas energias renováveis para a redução da dependência energética do país.

Mas há uma segunda ordem de razões que justifica a aprovação de uma lei que tenha efeitos suspensivos imediatos na construção da barragem na foz do Tua: a sustentabilidade do desenvolvimento económico e social da região.

De acordo com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA), emitida pelo Secretário de Estado do Ambiente sobre o projecto da barragem do Foz Tua, a solução construtiva aprovada tem como nível de pleno armazenamento (NPA) a cota de 170 m, o que implicará a formação de uma albufeira por várias dezenas de quilómetros, para montante, ao longo do rio Tua e inundando uma área próxima dos 1.000 hectares.

A barragem do Foz Tua irá afectar uma zona que tem condições paisagísticas singulares. Como refere o próprio PNBEPH (aprovado pelo DL nº 301/2009, de 21 de Outubro) "a barragem do Foz Tua situa-se na unidade paisagística do Douro Vinhateiro", tratando-se "de uma paisagem única e singular que, pelo seu valor, foi incluída na lista de Património da Humanidade da UNESCO". A albufeira irá desenvolver-se na unidade paisagística correspondente ao Baixo Tua e Ansiães e Terra Quente Transmontana, contendo esta última "paisagens com um forte carácter, com uma identidade bem marcada, muito característica de uma faceta especial de Trás-os-Montes, reflectindo uma enorme potencialidade em termos culturais e turísticos". Além disso, serão afectados diversos elementos do património cultural construído de relevante valor e interesse cultural.

São estas condições paisagísticas de excelência e a linha de caminho de ferro do Tua, já considerada uma das mais belas da Europa, que todos os anos atrai inúmeros turistas e visitantes para descobrir a beleza das gargantas apertadas que caracterizam o vale do Tua e praticar um conjunto de actividades associadas ao rio e à natureza.

A linha ferroviária do Tua, uma importante obra de engenharia com cerca de 120 anos, só por si é um importante património cultural que deveria ser classificado, a exemplo do que sugere o próprio movimento "Petição pela Linha do Tua VIVA", que defende a sua classificação como Monumento Nacional.

O avanço da barragem implicará sempre inundar a parte mais interessante da linha em termos paisagísticos e turísticos, bem como inviabilizar definitivamente uma ligação ferroviária regional, desde a Linha do Douro até Espanha (Puebla de Sanábria), passando por Mirandela e Bragança. É mais uma região que perde a valência do transporte ferroviário, isto num momento em que o próprio discurso oficial, do Governo

e da União Europeia, defende aquela valência como “o modo de transporte do futuro”, porque é o que melhor permite atingir patamares elevados de uma mobilidade sustentável. O desaparecimento do transporte ferroviário no distrito de Bragança, como alternativa de mobilidade ao transporte rodoviário, constitui uma violação flagrante das próprias orientações da União Europeia em matéria de uma estratégia de multimodalidade - opção entre vários modos de transporte para as principais ligações - e em defesa de opções de transportes mais limpas e ecológicas.

No caso da linha do Tua, perde-se o único eixo de ligação ferroviária da região, para além de um importante pólo de promoção de actividades turísticas, como se vê, por exemplo, na vizinha Espanha, através do funcionamento deste tipo de linhas ferroviárias reabilitadas e recuperadas, e do contributo que isso tem constituído para reforço das oportunidades de revitalização económica e criação de emprego durável na região.

Aliás, a respeito do potencial de criação de emprego que a barragem proporciona, convirá sublinhar, em conjunto com o Movimento Cívico “Pela Linha do Tua VIVA” que essa dita criação de empregos, apenas irá ocorrer na fase de construção e que, depois da conclusão da barragem, o potencial de emprego é perfeitamente marginal, e sobretudo muito menor que o potencial destruidor de empregos que a construção da barragem irá implicar.

Como principais ameaças ao desenvolvimento local, registe-se que a albufeira vai submergir a unidade termal de Caldas de Carlão e pode ameaçar a qualidade das águas das Termas de S. Lourenço. Vai também inundar uma grande área de produção de vinho inserida na Região Demarcada do Douro. Ou seja, vai afectar directamente importantes actividades económicas de que depende a subsistência de muitas famílias e a sua permanência em meio rural.

Por outro lado, tal como refere o PNBEPH, “a probabilidade de ocorrência de eutrofização é elevada”, o que significa que a qualidade da água do rio Tua vai deteriorar-se e afectar os biótopos de dela dependem, ou seja, a biodiversidade.

Em relação à biodiversidade, o próprio PNBEPH refere que na área de influência do empreendimento “foi confirmada a presença de Bordalo (*Squailus alburnoides*) e Verdemã do Norte (*Cobitis calderoni*), sendo ainda potencial a presença de Panjorca (*Chondrostoma arcasii*)”, espécies com estatuto de conservação nacional elevado, sendo

ainda provável a ocorrência do Lobo (*Canis lupus*). Como se comprova, a este nível, os efeitos não são negligenciáveis.

Acresce por último, que esta obra não é inevitável para cumprir os objectivos de 7.000MW de capacidade instalada de energia hidroeléctrica no PNBEPH, já que este objectivo será ultrapassado pelos reforços de Venda Nova III, Salamonde II e Paradela II, num total de 1.258 MW e que não foram considerados no PNBEPH, ao passo que a barragem de Foz Tua contribuirá apenas com 324MW.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda, apresentam o seguinte Projecto de Lei:

Artigo 1.º

Objecto

A presente Lei suspende o processo de construção do Aproveitamento Hidroeléctrico de Foz Tua e promove a requalificação e reabilitação da linha ferroviária do Tua.

Artigo 2º

Aproveitamento Hidroeléctrico de Foz Tua

É excluído do Programa Nacional de Barragens de Elevado Potencial Hidroeléctrico (PNBEPH) o aproveitamento hidroeléctrico de Foz Tua.

Artigo 3.º

Plano de Requalificação e Reabilitação da Linha do Tua

1 - É criado o Plano de Requalificação e Reabilitação da Linha do Tua.

2 - O Plano previsto no número anterior deve incluir:

a) Um programa de investimento e de intervenção para a requalificação da linha ferroviária do Tua, no troço entre Foz Tua e Mirandela (Carvalhais);

b) A reabilitação da ligação ferroviária a Bragança;

c) Um estudo de viabilidade da extensão da linha ferroviária entre Bragança e Puebla de Sanábria, permitindo a ligação com a rede ferroviária espanhola.

Artigo 4º

Competência

Compete ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC) em colaboração com as entidades com competência no sector ferroviário de transportes e infra-estruturas, a elaboração do Plano previsto no número 1 do artigo 3º, no prazo máximo de 180 dias após a entrada em vigor da presente lei.

Artigo 5.º

Norma Revogatória

A presente lei revoga todas as normas e disposições que permitam o desenvolvimento do aproveitamento hidroeléctrico de Foz Tua e que contrariem o disposto no presente diploma.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor, no dia seguinte à sua publicação.

Assembleia da República, 5 de Maio de 2010.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,