

## **PARTICIPAÇÃO NA CONSULTA PÚBLICA**

### **PRR – Plano de Recuperação e Resiliência**

Recuperar Portugal, construindo o Futuro

A Associação Sociocultural Vale d'Ouro é uma entidade de utilidade pública e direito privado com atuação na região do Douro, Trás-os-Montes e Beira Alta nas áreas cultural, desportiva e social, contando com mais de três centenas e meia de associados e treze anos de atividade ininterrupta. Esta instituição tem-se pautado também por uma atuação em defesa dos interesses das comunidades onde se encontra presente sobretudo no que se refere a questões de desenvolvimento territorial, económico e social.

A emergência sanitária provocada pela pandemia introduziu um conjunto de desafios a todos os níveis. Para dar resposta a esses desafios, o Governo de Portugal desenvolveu o Plano de Recuperação e Resiliência intitulado “Recuperar Portugal, construindo o Futuro” tendo por base a “Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030” elaborado por António Costa e Silva.

Desta forma, considera a Associação Vale d'Ouro de extrema importância manifestar-se, nos termos do procedimento de consulta pública em curso, sobre os aspetos que impactam o interior do país, em particular a região do Douro e que se encontram na esfera da defesa pública que esta instituição tem realizado e na dos interesses dos seus associados.

A região do Douro (NUTIII) tem nos últimos anos definido uma estratégia em torno de um conjunto de investimentos estruturantes que tem inegáveis características no âmbito da recuperação económica que se pretende iniciar mas também que permitem conferir resiliência a um território que tem no atual contexto de crise sanitária mais um (enorme) desafio à sua vitalidade económica e social. Um território já de si frágil no período pré-pandemia, naturalmente tem de ser incluído num plano que advoga a recuperação e a resiliência de todo um país. E se no passado não foi possível, por motivos diversos, olhar para este território e dotá-lo das características que o permitissem absorver os impactos da desertificação, da crise demográfica, das sucessivas crises económicas, da interioridade e agora da crise sanitária, este plano oferece uma oportunidade única para, com investimentos relativamente reduzidos, tornar o interior... o Douro, mais resilientes.

Neste contexto, a região do Douro reclama o máximo aproveitamento do seu canal fluvial com o projeto Douro Inland Waterway, o IC26 como via estruturante da sub-região do Douro Sul e a reabertura do trecho internacional da Linha do Douro. Todos estes investimentos são estratégicos para a região mas também, e sobretudo, determinantes para a competitividade do país como um todo. A Associação Vale d'Ouro, incitada pelos seus associados e em linha com as posições assumidas por diversos intervenientes na região e no país, tem centrado a sua atenção na reabertura do troço internacional da linha do Douro entre o Pocinho e Fregeneda (com ligação a Salamanca).

A coesão social e territorial é um dos pilares fundamentais da política atual da União Europeia e é apontada na “Visão Estratégica para o Plano de recuperação Económica de Portugal 2020-2030” quando neste se refere que a “dimensão continental [do plano] implica uma aposta forte na completação do plano de infraestruturas físicas, em

particular da rede ferroviária nacional”. No entanto verifica-se que a versão em consulta pública do Plano de Recuperação e Resiliência não só afasta o investimento na infraestrutura ferroviária de médio e longo curso como privilegia apenas as áreas do Grande Porto e da Grande Lisboa nos seus sistemas metropolitanos ou em soluções de BRT (cuja eficácia para a mobilidade e sustentabilidade ambiental são, no mínimo, discutíveis). O único investimento previsto para o longo curso é a aquisição de unidades automotoras elétricas que, sabe-se, se destinam ao eixo Porto-Lisboa. É evidente que o pilar da coesão social e territorial apresenta uma insuficiência de medidas que confirmam um caráter verdadeiramente nacional ao plano.

No caso concreto da Linha do Douro, a importância de um investimento que não chega aos 50 milhões de euros (no trecho Pocinho-Barca d’Alva) ou aos 250 milhões de euros (se se considerar a plena reabertura entre Pocinho e Salamanca), seria determinante para a concretização das políticas de coesão social e territorial definidas pela União Europeia. Recorde-se que a reabertura desta linha foi considerada um dos mais relevantes e promissores “missing-links” de um total de 176 identificados no relatório “Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders” elaborado pela Comissão Europeia em 2018. O mesmo relatório refere que a ligação entre Pocinho e Fregeneda permitiria a ligação dos distrito de Guarda e Bragança com a província de Salamanca numa região onde não existe qualquer outra ligação fronteiriça ferroviária. O contributo para a coesão social e territorial deste investimento é assim inegavelmente apontado pela Comissão Europeia. Já em Julho de 2020 o relatório “Fostering the railway sector through the European Green Deal” da Agency for Railways da União Europeia, além de elencar detalhadamente as vantagens ambientais do transporte ferroviário, volta a considerar a reabertura da Linha do Douro, no trecho Pocinho – Fregeneda um “promising link”. Ambos os estudos não consideram a influencia do turismo e focam-se nas vantagens ambientais e de coesão social e territorial.

A modernização da Linha do Douro e a sua reabertura internacional contribuiriam dramaticamente para a diminuição da interioridade e fomentariam a acessibilidade que depende de uma rede rodoviária sinuosa, debilitada e pouco densa que se traduz em tempos de viagem muito elevados de, para e entre os diversos pontos da região. Por outro lado a linha do Douro ficaria enquadrada entre os polos metropolitanos do Porto e Salamanca com o eixo de cidades do Douro e Trás-os-Montes (Vila Real, Régua, Lamego e Tarouca) equidistantes conferindo a toda esta região uma nova realidade de mobilidade com impacto evidente na atividade económica e social.

No plano turístico, a relevância da Linha do Douro tem sido evidente nos últimos anos. Desde que o operador ferroviário (CP) introduziu melhorias e serviços diversificados, a procura cresceu, mesmo em tempos de emergência sanitária. A completa ligação entre Porto e Salamanca estimularia ainda mais um setor económico que hoje é determinante não só para a região mas que se afirma no país, logo a seguir ao Algarve e Madeira e a par com a Serra da Estrela. Um eixo turístico ferroviário, único no mundo, passaria a conectar quatro destinos classificados pela UNESCO como património mundial da humanidade: Porto, Alto Douro, Gravuras Rupestres do Côa e Salamanca, a que se adicionam, a menos de 30 minutos deste eixo, Bisalhães e a sua olaria negra (Vila Real) e as máscaras de Lazarim (Lamego) – em processo de classificação. A conexão entre o Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões (cuja ligação direta à linha do Douro poderia ser garantida através da Concordância de S. Gemil) e do Aeroporto S. Francisco com a estação de alta velocidade em Salamanca (a cerca de 1h40m de Madrid) constituiria outra das evidentes vantagens no contexto da exploração turística mas também da coesão social e territorial de toda esta faixa ente Trás os Montes e a Beira Alta que concentra cerca de meio milhão de residentes a que se somam os cerca de 1,5 milhões

de turistas (dados APDL e Turismo do Porto e Norte) que visitaram a região em 2019 e os residentes nas áreas metropolitanas de Porto e Salamanca.

A vantagem estratégica deste investimento na linha do Douro não se esgota apenas no turismo, na coesão social e territorial ou nas inerentes vantagens ambientais associadas ao transporte ferroviário. Há também uma dimensão estratégica que contribui ativamente para a competitividade nacional tornando este, um investimento de interesse nacional.

A reabertura do trecho internacional da Linha do Douro, via Barca d'Alva, tem desde logo a vantagem geográfica de encurtar significativamente as distâncias e tempos de viagem entre o Porto de Leixões e a região de Castela e Leão. A atual ligação, via Linha da Beira-Alta, apresenta uma extensão superior em mais de 230 km (no percurso de ida-volta) face ao percurso realizado pela Linha do Douro. Adicionalmente, a ligação atual implica a circulação por um dos trechos mais congestionados da linha do Norte (Porto Campanhã - Ovar) e reduz a potencial utilização da linha da Beira Alta pelos portos de Aveiro e Lisboa. No plano técnico verifica-se ainda que a Linha do Douro apresenta um traçado favorável à circulação de comboios de mercadorias. Se comparada, por exemplo, com a principal linha internacional de mercadorias atualmente existente em Portugal – a linha da beira Alta – verifica-se que a Linha do Douro apresenta menos subidas, as inclinações máximas são inferiores e as extensões em trainel de reduzida inclinação (ou patamar) são superiores. No caso das obras de arte, o valor do investimento atrás referido, já contempla a intervenção a executar, toda ela muito semelhante à que recentemente foi executado no trecho da Linha da Beira Baixa entre Covilhã e a Guarda.

O iminente arranque da exploração de ferro nas minas de Moncorvo constitui outra oportunidade para este investimento. A promoção de uma ligação ferroviária entre Moncorvo, através da estação do Pocinho, apresenta duas vantagens. Por um lado a ligação ao Porto de Leixões mas por outro a ligação à região das Astúrias, conhecido mercado consumidor desta matéria-prima. Não se considerando a reabertura da Linha do Douro, o percurso para o transporte desta matéria-prima só será possível através da Linha do Minho aumentando em cerca de 436 km (nos dois sentidos) uma viagem que poderá ser mais curta através de Salamanca por Valladolid.

Com a conclusão do Plano Ferroviário Nacional a ser considerado de máxima importância na “Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030” e sendo, seguramente alguns dos princípios desse plano a garantia da redundância da rede e cobertura homogénea do território, note-se que a Linha do Douro, em total funcionamento entre Porto e Salamanca, contribui para esses desígnios. É também um investimento que permitiria em pouco mais de 5 anos criar uma alternativa à linha da Beira Alta, potenciar o Porto de Leixões, potenciar o turismo e coesão social e territorial e garantir competitividade ao país, enquanto outros investimentos se concluem.

Perante o exposto, considera-se que a reabertura da Linha do Douro no trecho entre o Pocinho – Barca d'Alva e Fregeneda, permitindo a ligação ferroviária até Salamanca, deverá constar do conjunto de investimentos previstos no Plano de Recuperação e Resiliência porque:

- a) se coaduna com os princípios enunciados na “Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030” onde se refere a necessidade de “reforçar a (...) ligação a Espanha e ao

continente europeu, tendo em conta a importância do transporte de mercadorias, bens e passageiros”, acrescentando ainda que a ligação de Portugal às redes de transportes europeias é “crucial” para a coesão do território “(...) articulando a cooperação entre as cidades, povoações, vilas e regiões dos dois lados da fronteira”. Não obstante nem a linha do Douro nem qualquer outra ligação ferroviária transfronteiriça está a ser considerada no plano. A imediata reabertura do trecho Pocinho – Barca d’Alva, que poderá ocorrer em 3 a 4 anos, constituirá a alavanca de negociação com Espanha para obtenção dos fundos comunitários disponíveis à reativação das fronteiras ferroviárias;

- b) se enquadra na natureza dos investimentos do próprio Plano de Recuperação e Resiliência e nas políticas definidas pela União Europeia a vários níveis e que servem de sustentação à estratégia do plano. Trata-se ainda de um investimento extremamente reduzido, se comparado com o valor total de investimentos previstos no plano e, sobretudo, o benefício estratégico e o potencial de geração de valor para a região e para o país;
- c) diversas personalidades, players e intervenientes na vida pública nacional e regional já consideraram um investimento urgente e estratégico:
  - i. Marcelo Rebelo de Sousa – Presidente da República  
“A reabertura da Linha do Douro corresponde a aspiração que já referi no passado e que pode e deve ser reapreciada no quadro do debate de concretização da mencionada prioridade [ferrovia]” (em resposta enviada à Associação Vale d’Ouro no âmbito da sua candidatura presidencial, janeiro de 2021)
  - ii. António Costa – Primeiro-ministro de Portugal  
“Iremos eletrificar da Régua até ao Pocinho e temos na agenda da negociação com Espanha, a eventual ligação a Barca d’Alva” (RTP - setembro 2019);
  - iii. Pedro Nuno Santos – Ministro das Infraestruturas e Habitação  
“Nós precisamos de nos dirigir a sério para as ligações transfronteiriças (...). A linha do Douro deve ser uma para a qual devemos ter atenção, a ligação Pocinho – Barca d’Alva – Zamora” (Assembleia da República, julho 2019);
  - iv. Rita Marques – Secretária de Estado do Turismo  
“A Linha do Douro é um desafio (...) gostaria de contribuir para essa causa” (RTP, 04 Maio 2020);
  - v. Isabel Ferreira – Secretária de Estado da Valorização do Interior  
“Sei bem o que é que uma ligação ferroviária ou rodoviária pode mudar num território” na sequência de interpelação sobre a linha do Douro (Altitude FM, junho 2020);

- vi. Luís Ramos – Deputado da Assembleia da República  
“Nenhuma solução que beneficie o Norte ou o Porto de Leixões pode ser feita sem introduzir o Douro nesta equação” (Grande Debate do Douro, Peso da Régua, 15 setembro 2018);
- vii. Luís Pedro Martins – Presidente Turismo Porto e Norte  
“Não queríamos que a Linha do Douro fosse apenas um ramal que terminava em Barca d’Alva e queremos sim, abrir um canal, até Salamanca” (RTP, 04 Maio 2020);
- viii. Miguel Cadilhe - antigo Ministro das Finanças  
Sobre o encerramento da Linha do Douro entre Pocinho e Barca d’Alva: “Enganei-me. Fomos enganados. Não sei se o ministro das Obras Públicas de então o fez intencionalmente, ou não” (Público, 23 junho 2019);
- ix. António Marques Filipe – Presidente Liga Amigos Douro Património Mundial  
“É um investimento necessário e oportuno" visto que "não é um projeto regional, é um projeto nacional, importante na coesão social" (Porto Canal, 16 junho 2019);
- x. Xoan Mao - Secretário-Geral do Eixo Atlântico  
Sobre a reativação da linha do Douro: “um reforço positivo para o interior” (Assembleia Geral do Eixo Atlântico citada pela Universidade FM, 8 fevereiro 2020);
- xi. Carlos Santiago – Presidente da Comunidade Intermunicipal do Douro  
“A Linha do Douro é uma das escolhidas pela Europa para ser executada” (SIC março 2019);
- xii. José Manuel Gonçalves – Presidente da C.M. Régua  
“A Linha do Douro é estruturante para a região” (Na sequência de reunião com o Ministro das Infraestruturas, A Voz de Trás-os-Montes, junho de 2020)
- xiii. Rui Santos - Presidente da C.M. Vila Real  
“A Linha do Douro é hoje algo que vale a pena fazer e faz todo o sentido fazer” (Universidade FM, 03 junho 2019);
- xiv. João Gonçalves – Presidente da C.M. Carrazeda de Ansiães  
“o próximo passo é melhorar a ligação a Espanha, permitindo deslocações mais rápidas e seguras desde a cidade do Porto a Salamanca, até em questões de transporte de mercadorias” (A Voz de Trás-os-Montes, maio 2020)
- xv. Gustavo Duarte – Presidente da C.M. Vila Nova de Foz Coa  
“Se este projeto não avançar no próximo quadro comunitário, eu acho que vamos todos ficar mal na fotografia” (Altitude FM, junho 2020)
- xvi. Sandra Moutinho – Presidente da Junta de Freguesia do Pinhão

“temos que olhar a região como um todo” e acrescentou “hoje [no debate] ficou aqui bem clarificado que a Linha do Douro precisa de ser reaberta até Espanha e que esse será o impulso definitivo que a região precisa” (Debate sobre a Linha do Douro, setembro 2018)

xvii. Nuno Araújo – Presidente Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo  
“É imprescindível termos a possibilidade de ligar por ferrovia a Espanha. Traria uma vantagem competitiva enorme para o Porto de Leixões” (Universidade FM, 29 junho de 2020);

xviii. Nuno Freitas – Presidente do Conselho de Administração da CP  
"Fomos longe demais no encerramento de linhas nos últimos 30 anos. Estou ansioso por reabrir partes abandonadas de corredores importantes como o do vale do Douro, no troço entre Pocinho e Barca d'Alva, porque isso teria benefícios transfronteiriços" (Dinheiro Vivo, dezembro 2020)

xix. Carlos Vasconcelos – Administrador Medway  
“Sou um acérrimo defensor da reabertura da Linha do Douro até Salamanca, sobretudo para passageiros, complementada com a carga. Isso poderá ajudar o nosso novo terminal em Lousado, Vila Nova de Famalicão, que deverá estar pronto daqui a cerca de um ano” (Revista CARGO, 6 de agosto de 2020);

- d) contribui para a RECUPERAÇÃO económica, social, territorial e até demográfica da região beneficiando o país na sua competitividade interna e externa. São inegáveis as vantagens no domínio da coesão social e territorial bem como o impacto económico gerado pela maior mobilidade, pelo crescimento do turismo, pela movimentação de bens e mercadorias e pela atração aos polos metropolitanos extremos da linha;
- e) contribui para a RESILIÊNCIA da região porque a dota de uma via de comunicação a operar em toda a sua extensão com o potencial económico e social que daí advém e que se traduzirá na diversificação dos setores que sustentam economia local e regional mas também oferece opções estratégicas ao país e contribui para uma rede ferroviária nacional que se pretende dinamizadora dos territórios, dos nossos portos e das nossas comunidades;
- f) constrói o FUTURO de uma região em torno de um eixo de desenvolvimento gerador de emprego, de atividade económica e de interesse cultural, patrimonial e histórico.

A Linha do Douro é um desejo da região mas sobretudo uma necessidade estratégica para um país em recuperação e que se pretende resiliente. O futuro é o de recuperação com resiliência. A Linha do Douro é o futuro.

Pinhão, 27 de fevereiro de 2021

Direção da Associação Vale d'Ouro

Luís Manuel Madureira de Almeida, Presidente