

EXPRESSO FERROVIÁRIO

JORNAL OFICIAL ON-LINE DA LUISFER

21/09/2022 - VOLUME I - Nº 426



LUISFER
en ligne depuis 1976

FICHA TÉCNICA



Folha com notícias breves relevantes sobre a actualidade ferroviária nos mais variados domínios, como exploração, financeiro, indústria, segurança e modelismo à escala. Agradecimento a todas as fontes de informação.

Preço: Gratuito (free download PDF) Periodicidade: Ocasional

Efeitos de Grafismo: Agradecimento a Eugénio Santos

Diretor da Publicação: Luís Curto Moreira Contacto: luisfer1976@sapo.pt

Propriedade: LUMO TRANSPORT

Divisão Ferroviária © LUISFER Estudos e Realizações Ferroviárias

viaje sempre conosco



COMBOIOS DE PORTUGAL

TRANSPORTADORA OFICIAL DA

LUISFER
en ligne depuis 1976



**Infra**

Comboio tem de voltar a Barca d'Alva, recomenda CCDR-N



Faro, 21 de Setembro de 2022,

Segundo informa a ECO e citando com cortesia, é um projeto de interesse regional e nacional.” Esta é a conclusão da análise custo-benefício para a reabertura da Linha do Douro entre Pocinho e Barca d'Alva, elaborada pela CCDR-Norte. O regresso dos comboios ao troço permitirá criar 6.455 empregos no prazo de 26 anos e, “por cada euro investido, o PIB aumenta em 1,4 euros”, segundo o documento a que o ECO teve acesso.

Sem comboios em circulação desde 1 de janeiro de 1989, o troço entre Pocinho e Barca d'Alva conta com 27,11 quilómetros de extensão e é considerado um “investimento importante para o dinamismo do Douro”. Pressupõe-se que a linha seja reaberta em 2027, depois de um investimento de cerca de 75 milhões de euros, calcula a Infraestruturas de Portugal num estudo técnico de abril de 2022.

Figueira de Castelo Rodrigo, Vila Nova de Foz Côa, Torre de Moncorvo e Freixo de Espada à Cinta são os quatro municípios com ganhos diretos pela reabertura da linha. Os benefícios da reabertura estendem-se ainda a outros 17 concelhos, como Vila Real, Régua, Lamego, Tarouca, Alijó e Sabrosa.

O comboio permite poupar mais de meia-hora na viagem entre as duas localidades – passa de 50 para 19 minutos. O “choque positivo nas condições de mobilidade” permitirá captar passageiros que viagem de carro e de autocarro pela região, além de atrair pessoas que habitualmente não frequentam o local. A reabertura do troço permitirá baixar os custos gerais de transporte em 37%, de 24,3 para 15,4 euros. A poupança de tempo e de custos pode proporcionar benefícios para os consumidores de 20 milhões de euros no espaço de 26 anos.

Turistas valem reabertura

A vertente turística é a principal justificação económica para a reabertura da linha, tendo em conta que a população residente entre Pocinho e Barca d’Alva caiu 1,9% por ano na última década. “A atividade turística será importante, inclusive, para o crescimento de mobilidade de pessoas no território, mesmo num cenário caracterizado por um forte declínio populacional da população residente”, refere o documento.

Com o número de turistas a crescer, espera-se que sejam criados 6.455 empregos em toda a região, dos quais um terço (2.379) será nos quatro concelhos entre Pocinho e Barca d’Alva. Hotelaria e restauração e bebidas são os ramos de atividade que mais postos de trabalho poderão criar.

“Ao contribuir para a criação de emprego, o projeto está a dar um contributo para inverter o abandono do território com externalidades positivas importantes, como a preservação da natureza e limpeza das florestas“, destaca a análise. A Linha do Douro atravessa paisagem cultural considerada Património Mundial pela Unesco desde 2001.

Comboio em Barca d’Alva depende de eletrificação do Douro

Ler Mais

O regresso dos comboios a Barca d'Alva poderá gerar benefícios de 94,094 milhões de euros, o que compara com custos de investimento de 44,66 milhões de euros. Em termos líquidos, o valor é de 49,433 milhões de euros. Contas feitas, a taxa de rentabilidade é de 8,37%, o que proporciona uma “margem de segurança importante num quadro em que a localização do investimento encontra-se num território com fortes problemas demográficos e com reduzidas oportunidades de investimento”. A CCDN-N vai mais longe e escreve: “Dada a rentabilidade económica do projeto, recomenda-se a sua execução”.

Mesmo em cenário de estagnação ou de diminuição de 50% dos turistas, a taxa de rentabilidade económica nunca é inferior a 2,85%, dentro dos patamares aceitáveis a nível económico.

A reabertura do troço apenas não é positiva a nível financeiro porque o investimento é feito pelo Estado e os benefícios ficam por conta da região – e voltam indiretamente ao Estado por via de receita fiscal, por exemplo.

Mais de três meses de espera

Os estudos relativos à reabertura da Linha do Douro até Barca d'Alva deveriam ter sido apresentados dia 25 de maio na Régua, tendo estado prevista a presença do ministro das Infraestruturas e Habitação, Pedro Nuno Santos, e da ministra da Coesão Territorial. Contudo, a sessão foi cancelada, na véspera, pela CCDR-N, sem marcação de nova data, apesar das perguntas do ECO sobre a matéria.

Também não há qualquer referência a esta abertura no programa regional do Norte 2021-2027, da mesma entidade, que esteve em consulta até à semana passada. “A sucessão de decisões que não se compreendem nem são explicadas às populações e os constantes atrasos estão a mergulhar uma região, que poderia ser a primeira da Europa a atingir a neutralidade carbónica, num abismo económico e social profundo”, contesta ao ECO o presidente da Associação Vale d’Ouro, Luís Almeida.

Outrora porta-voz da região do Douro neste tema, o presidente da câmara da Régua não tem prestado declarações sobre o assunto nas últimas semanas. No final de abril, José Manuel Gonçalves (PSD) considerava como “demasiado óbvia a rentabilidade da linha” e que seria “seria mais difícil criar um cenário de não viabilidade do que o contrário”.

Bem perto da fronteira, o presidente da câmara de Freixo de Espada à Cinta destaca que a ligação “será um passo importante para o desenvolvimento de toda esta Região do Douro Superior e Vinhateiro, uma forma de potenciar o turismo e os negócios associados, como a indústria hoteleira, a economia local e os produtos endógenos, a divulgação do património cultural, arquitetónico e paisagístico, a mobilidade de pessoas e bens, a sustentabilidade e a coesão territorial”.

Em declarações ao ECO, Nuno Ferreira assinala que o estudo de viabilidade “comprova a rentabilidade desta linha e as suas mais-valias para as populações e toda a região. Acredito que em breve seja anunciada a reabertura deste troço ferroviário que, certamente, será benéfico para Freixo de Espada à Cinta, pela sua proximidade a Barca d’Alva”.

Também junto à fronteira, o presidente da câmara de Foz Côa, João Paulo Sousa (PSD), “aguarda com serenidade mas com sinais de preocupação, dado o tempo que já passou”, uma decisão política sobre a matéria.

PNS, Abrunhosa e Cadilhe entre defensores do Douro

O regresso dos comboios a Barca d’Alva é um tema com mais de uma década de promessas. A reabertura da Linha do Douro até à fronteira foi anunciada pela então secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino, no Pocinho, em 10 de setembro de 2009. Nunca chegou a acontecer.

O tema voltou à baila em fevereiro de 2017, quando foi noticiado que seriam necessários 43 milhões de euros para reabrir a Linha do Douro do lado português, noticiou o jornal Público. No ano seguinte, em outubro, o troço Pocinho-Barca d’Alva foi colocado como uma das 48 ligações com potencial para gerar mais-valias para a economia e o território.

Em junho de 2019, foi lançada a petição popular a pedir a reabertura da linha, que obteve um total de 13.999 assinaturas. O primeiro subscritor foi Miguel Cadilhe, ex-ministro das Finanças no Governo de Cavaco Silva que determinou o fecho da ligação e que mostrou arrependimento por ter validado a decisão, segundo declarações ao mesmo jornal. A petição foi aprovada por unanimidade pela Assembleia da República em março de 2021.

Dois meses depois, foi constituído o grupo de trabalho para a reabertura do troço, coordenado pela CCDR-N e que integrou autarcas em representação da Comunidade Intermunicipal do Douro (como a Régua) e membros da Infraestruturas de Portugal.

Em dezembro de 2021, na celebração dos 20 anos do Douro como património da Unesco, em Lamego, a ministra da Coesão Territorial, Ana Abrunhosa anunciou: “Vamos fazer a linha do Douro. É um desígnio deste território. Mal andariam os governos que não apoiassem o projeto”.

Em abril de 2022, o ministro das Infraestruturas e da Habitação, reafirmou a intenção de reabrir a ligação sobre carris: “A Linha do Douro é fundamental, pois a região do Douro é das mais bonitas do mundo. Um dia, temos de levar a linha até ao fim. O país tem restrições orçamentais e tem de definir prioridades mas não podemos desistir de ter toda a linha do Douro eletrificada e em uso”.

A decisão final sobre o regresso dos comboios a Barca d’Alva está nas mãos do Governo. LM

