



No âmbito do processo de Consulta Pública que decorre, relativamente à proposta de Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), a Liga dos Amigos do Douro Património Mundial (LADPM) vem submeter o seguinte contributo:

Em 9 de Janeiro de janeiro de 2020, a LADPM apresentou, na Assembleia da República, em conjunto com a Fundação Museu do Douro, a **Petição pela Requalificação e Reabertura da Linha do Douro (Ermesinde-Barca de Alva) e subsequente ligação a Salamanca**, que reuniu 13.999 assinaturas válidas, e na sequência do que, no dia 16 de julho de 2020, e perante a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, foi feita a respetiva defesa. Esta Petição, identificada como 32/XIV/1ª, será analisada em Sessão Plenária, no próximo dia 11 de março de 2021.

O PRR compreende um conjunto de reformas e investimentos a realizar até 2026, que visam a recuperação da resiliência social, resiliência económica e do tecido produtivo e resiliência territorial, apostando na transição climática e sustentabilidade, e na coesão territorial, com o objetivo de construir uma *“economia mais competitiva, mais coesa e mais inclusiva, com maior capacidade de aproveitamento das oportunidades decorrentes das transições climática e digital da economia, da sociedade e dos territórios.”*

Todavia, assegurar um território simultaneamente competitivo e coeso, baseado apenas em infraestruturas rodoviárias, sejam elas transfronteiriças ou de ligação às redes principais, é uma estratégia que não vai ao encontro da política de transportes definida pela Comissão Europeia, vertida no Livro Branco dos Transportes e nos relatórios *Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders*¹ e *“Report - Fostering the railway sector through the European Green Deal”*², em que a ferrovia surge como espinha dorsal do sistema de transportes europeu, e é reforçada a sua importância para o cumprimento das metas climáticas definidas no Acordo de Paris.

Tendo sido identificada como uma das 38 *missing links* mais promissoras³, num total de 365 ligações transfronteiriças analisadas, a reativação do troço Pocinho-Barca D’Alva da linha do Douro surge como uma das apostas essenciais a considerar no PRR, quer ao nível da resiliência (C7-Infraestruturas – *Missing links* e ligações transfronteiriças) quer ao nível da transição climática (C10-Mobilidade sustentável), opção essa que contribui diretamente para a recuperação económica do setor turístico do Vale do Douro e, conseqüentemente, para as exportações nacionais, e para o cumprimento dos objetivos climáticos e de neutralidade carbónica, representando ainda um fator de pressão na aposta da reabertura total da ligação internacional atualmente desativada.

O troço Pocinho-Barca D’Alva da linha do Douro encontra-se desativado desde 18 de outubro de 1988 sendo a respetiva recuperação simples e pouco onerosa, na medida em que se trata de uma infraestrutura existente, em que as obras de arte (pontes, túneis, trincheiras) já estão feitas, estimando-se um custo de cerca de 30 M€ numa primeira fase para permitir a reposição das circulações em tração diesel e ,numa segunda fase, a instalação da catenária, cuja estimativa ascende a 20 M€, incluindo, em ambos os casos, custos de projeto e fiscalização.

Tratando-se de uma via sem circulação ferroviária, a materialização da respetiva reabertura enquadra-se no horizonte temporal do PRR, na medida em que a execução de ambas as fases, num total de cerca de 50 M€,

¹ https://ec.europa.eu/regional_policy/pt/information/publications/reports/2018/comprehensive-analysis-of-the-existing-cross-border-rail-transport-connections-and-missing-links-on-the-internal-eu-borders

² https://www.era.europa.eu/content/report-fostering-railway-sector-through-european-green-deal_en

³ <https://www.publico.pt/2018/10/11/economia/noticia/bruxelas-elege-linha-do-douro-como-exemplo-de-1847027>



poderão estar concluídas até ao final de 2024, permitirá antecipar a recuperação do setor turístico do Vale do Douro, por via da abertura de uma nova porta de entrada na região a nascente, e por passar a ser a própria linha um destino turístico, contribuindo para a resiliência económica e do tecido produtivo e resiliência territorial, para a transição climática e sustentabilidade, e para a coesão territorial.

A reativação deste troço permite transferir os autocarros turísticos entre Barca de Alva e o Pocinho que atualmente são obrigados a recorrer à rodovia, demorando mais de 1h15 para percorrer os 63 quilómetros de estradas sinuosas, para um trajeto de 25 minutos ao longo de 28 km na margem esquerda do rio Douro, opção essa que contribui para o desígnio da mobilidade sustentável.

A importância da linha do Douro e da respetiva ligação internacional, tem vindo a ser sistematicamente referenciada, destacando-se as declarações do atual responsável do Turismo Porto e Norte de Portugal, Luis Pedro Martins⁴, que, em de 17/07/2020, referiu a importância estratégica da linha do Douro para o turismo do Norte, na medida em que dos 6 milhões de visitantes que a região do Porto e Norte de Portugal recebeu em 2019, “uma fatia de 75% nunca saíram da Área Metropolitana do Porto e apenas 4% visitaram o Douro - um território mágico e um excesso de Natureza, citando Manuel Torga.” e que “a operação fluvial é muito importante, ajuda muito na promoção internacional, mas não dá flexibilidade aos turistas para fazerem roteiros à hora que quiserem.”; e da atual secretária de Estado do Turismo, Rita Marques⁵, que, em 27/09/2020, destacou o “potencial extraordinário” da linha do Douro.

De igual forma, o Presidente da CP, Nuno Freitas⁶, defende a reabertura da linha do Douro, enquanto que o Vice-presidente da mesma empresa, Pedro Moreira⁷, afirmou que “se essa ligação for feita, a CP fará parte da solução” uma vez que a respetiva reabertura pode potenciar economicamente a região, declarações que demonstram o empenho neste desígnio, por parte do operador ferroviário incumbente, e a importância que a reativação do troço representa.

Mas esta ligação não é importante só para o turismo, na medida em que o Presidente da Medway, Carlos Vasconcelos⁸, afirmou que “Do ponto de vista operacional, a linha do Douro é uma excelente opção e oxalá ela vá para a frente.”, enquanto que o Presidente da APDL, Nuno Araújo⁹, considerou a linha do Douro “imprescindível” na ligação a Espanha e a Salamanca e “uma vantagem competitiva imensa”.

Neste contexto, a inclusão da reabertura da linha do Douro no PRR representa o primeiro passo da reabilitação de uma ligação ferroviária internacional, opção alinhada na política de transportes da Comunidade Europeia e devidamente enquadrada na mobilidade sustentável, e potencia, de forma quase imediata, a recuperação

⁴ <https://www.dinheirovivo.pt/empresas/linha-do-douro-e-absolutamente-estrategica-para-turismo-do-norte-12695640.html>

⁵ <https://www.dinheirovivo.pt/empresas/comboios-turisticos-dependem-de-parcerias-com-privados-para-crescer-12896726.html>

⁶ <https://www.dinheirovivo.pt/empresas/presidente-da-cp-defende-reabertura-da-linha-do-douro-ate-a-fronteira-13175792.html>

⁷ <https://www.publico.pt/2020/07/10/local/noticia/reabertura-linha-douro-ate-barca-alva-potenciar-economicamente-regiao-vicepresidente-cp-1923878>

⁸ <https://www.publico.pt/2018/04/03/economia/entrevista/medway-ha-troc-os-na-ferrovia-que-podem-provocar-descarrilamentos-1808807>

⁹ <https://www.transportesenegocios.pt/leixoes-aposta-forte-na-ferrovia-e-no-douro/>

Liga dos Amigos do Douro Património Mundial

Alto Douro Vinhateiro



da economia da região do Vale do Douro, sendo a não inclusão um erro estratégico e uma oportunidade perdida para a região do Douro, para Portugal e para Espanha.

Assim, a LADPM pede ao Governo de Portugal que inclua o segmento Pocinho-Barca de Alva no projeto de requalificação da Linha do Douro e que promova a criação de uma equipa de trabalho conjunta com o Governo de Espanha, no sentido que a linha do Douro se possa vir a conectar com a rede ibérica, em Fuente de San Esteban, junto a Salamanca.

Peso da Régua, 28 de fevereiro de 2021