

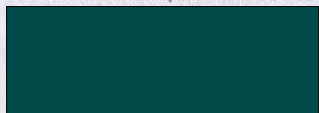


ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
Divisão de Apoio às Comissões
COPTC
N.º Útil 321201
Exemplar Selo n.º 209 Data 15/07/09

Ao
Movimento Cívico pela Linha do Tua




Data: 2009-07-09

Assunto: Relatório Final da Petição n.º 504/X/3ª, da iniciativa do Movimento Cívico pela Linha do Tua

Para conhecimento envio a V. Exa. o Relatório Final da Petição n.º 195/X/2ª, do Movimento Cívico pela Linha do Tua, (Petição pela Linha do Tua Viva), aprovado por unanimidade na Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, na reunião de 09 de Julho de 2009.

Com os melhores cumprimentos,

O PRESIDENTE DA COMISSÃO,


(Miguel Frasquilho)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E
COMUNICAÇÕES

RELATÓRIO FINAL

Petição n.º 504/X/3.ª

(*Deputado Relator: Fernando Santos Pereira*)

Peticionários: Movimento Cívico pela Linha do Tua de que é primeiro subscritor Daniel Conde, e outros (5.100 assinaturas válidas).

Assunto: Solicitam a intervenção da Assembleia da República para discutir e tomar as medidas necessárias «como forma de protesto pela decisão do Governo de destruir o último troço da Linha do Tua em funcionamento, para construção de uma mega-barragem no foz do Rio Tua.»

1) Nota Introdutória

Deu entrada nos serviços da Assembleia da República em 24 de Junho de 2008, uma Petição remetida por via electrónica e em papel, a qual viria a baixar à Comissão em 9 de Julho de 2008.

A petição, subscrita por 5.100 peticionários e que tem como primeiro subscritor Daniel Conde, membro do MCT - Movimento Cívico pela Linha do Tua, reúne os requisitos formais previstos no Artigo 52º da Constituição da República Portuguesa, no Artigo 248º



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

do Regimento da Assembleia da República e no Artigo 9º da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 6/93, de 1 de Março e pela Lei n.º 15/2003, de 4 de Junho.

Sendo subscrita por mais de 4.000 cidadãos, de acordo com o disposto na alínea a) do n.º 1 do Artigo 20º da Lei n.º 43/90, deve ser apreciada em Plenário da Assembleia da República.

A supra citada Petição foi distribuída na reunião de dia 9 de Julho de 2008 pela Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, tendo sido nomeado Relator o Deputado Ricardo Martins, do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata e posteriormente, em sua substituição em 16 de Dezembro o Deputado signatário, Fernando Santos Pereira.

2) Da petição

a) Objecto da petição

O objecto da petição encontra-se bem identificado, solicitando os peticionários que a Assembleia da República discuta e tome as medidas necessárias, «como forma de protesto pela decisão do Governo de destruir o último troço da Linha do Tua em funcionamento, para construção de uma mega-barragem no foz do Rio Tua.»

b) Exame da petição, seus antecedentes e consequentes

Nascida de um projecto de 1878, a Linha ferroviária do Tua iniciou-se em 1884 e ficou concluída em 1 de Dezembro com a chegada a Bragança.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Após 120 anos de funcionamento ocorreram num único ano – entre Fevereiro de 2007 e Agosto de 2008 - 4 acidentes de que resultaram 4 mortos e 31 feridos.

Em Janeiro de 2008 a secretária de Estado dos Transportes admitia à Comunicação Social que "Não está absolutamente decidido se a linha do Tua ficará submersa", e que, o encerramento da linha ferroviária "depende da localização exacta da barragem, e da cota da barragem, que ainda não estão definidos".

Acrescentou também que a existência de "uma linha ferroviária e uma barragem, ambas com interesse do ponto de vista ambiental e económico", poderão "ser conflituantes", ainda que os "benefícios sociais da construção de uma barragem sejam superiores", já que "a linha do Tua tem níveis de procura de poucas dezenas de passageiros por dia". Neste sentido, e caso a opção seja o encerramento da linha ferroviária, o Governo, a Refer e a CP "terão de pensar num sistema de transportes alternativos" para servir a região, disse ainda.

Em Novembro de 2008 a Secretária de Estado dos Transportes anunciou no rescaldo do último acidente ocorrido, estarem a decorrer averiguações internas na CP e REFER para apurar responsabilidades, mantendo-se encerrada a Linha do Tua até Março de 2009.

Em Fevereiro de 2009, o presidente da EDP questionou publicamente o interesse de uma alternativa ferroviária à Linha do Tua por entender que, com a construção da barragem, a ferrovia perde o seu principal atractivo que é a paisagem. A EDP anunciou não avançar com uma alternativa sem analisar os resultados da consulta pública que decorriam naquela data. Isto apesar da Secretária de Estado dos Transportes ter anunciado que teria de ser apresentada alternativa ferroviária para o troço que irá ficar submerso.

Na sequência do Relatório Intercalar elaborado em 16 de Abril de 2009, e decorrente de proposta incluída nos termos da legislação vigente, foi aprovado pela Comissão o envio do mesmo ao Governo, para se pronunciar, e aos petiçãoários para conhecimento, determinando-se ainda nos mesmos termos a audição deste últimos.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

O Ministério do Ambiente emitiu em 12 de Maio de 2009 uma Declaração de Impacto Ambiental "favorável condicionada" à construção da barragem de Foz Tua, impondo o estudo de uma linha ferroviária alternativa à actual, que será parcialmente inundada.

Datado de 8 de Junho último foi recebido nesta Comissão remetido pelo Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares, um Ofício do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações, do qual se destacam em síntese os seguintes factos:

- Teve início a 6 de Junho de 2008 o processo de Avaliação de Impacto Ambiental com vista à construção da Barragem da Foz do Tua;
- Decorreu a respectiva consulta pública entre 22 de Dezembro de 2008 e 18 de Fevereiro de 2009;
- A REFER, EPE e a CP pronunciaram-se sublinhando o valor patrimonial da linha;
- «Confrontados os parâmetros mais exigentes agora requeridos com os que actualmente aquelas linhas evidenciam, a REFER e a CP concluíram pela necessidade de suspender a operação do serviço ferroviário nas linhas do Tâmega e do Corgo, e manter a suspensão do serviço na Linha do Tua entre o Cachão e a Foz do Tua, até se executarem as intervenções necessárias ao cumprimento do normativo técnico estabelecido. Durante o período necessário a essas intervenções são providenciados serviços rodoviários alternativos. Assim, a circulação entre o Cachão e a Foz do Tua será condicionada à decisão que vier a ser tomada relativamente à construção da barragem da Foz do Tua.»

A prevista audição dos peticionários decorreu a 30 de Junho, tendo sido reiterados os argumentos que sustentaram a presente Petição e a recusa da aceitação do encerramento parcial da mesma para a construção de uma mega-barragem na foz do rio Tua, sendo e aduzidas informações complementares relevantes:

- O número de subscritores aumentou para 6.700, mesmo com a indicação do encerramento da Petição on-line, sinal elucidativo da adesão que esta causa suscitou dentro e fora de fronteiras;
- A modernização da linha ferroviária que defendem passa por exemplo pela substituição de travessas de madeira por travessas de betão;
- Antes dos acidentes houve propostas para a instalação de sensores que permitiriam a detecção de impedimentos na linha;



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- A queda de pedras é mais grave em outras linhas como a linha do Douro e isso não a colocou em causa;
- O grave acidente de Alcaface não implicou o encerramento definitivo da linha da Beira;
- O cumprimento do PNPOT fica em causa com a decisão de encerrar parcialmente a linha, justamente quando era seu apanágio assegurar a integração das regiões nas redes nacionais, servindo populações, garantindo a coesão territorial e contribuindo para o fomento do turismo regional;
- Se o critério para o encerramento da linha é o de não ser rentável, então que se considere também que a restante rede ferroviária nacional padece do mesmo problema, bem como as empresas do metropolitano de Porto e Lisboa;

Os peticionários apontam como exemplo em sentido contrário o caso de Espanha, onde foi reaberta em 2003 uma linha ferroviária de via estreita de 340 Kms entre Leon e Bilbao, com um custo de recuperação de 123,5 mil euros por quilómetro. Como a procura excedeu a oferta, o número de comboios acabou inclusive por ter de ser reforçado.

Colocam ainda em causa os peticionários o interesse da construção desta barragem:

- a dependência energética nacional dos combustíveis fósseis não radica no consumo doméstico de electricidade pelo que não se resolve com a criação de barragens, mas sim actuando sobre os transportes rodoviários, principal fonte de poluição também;
- O reforço de potência que é possível promover por exemplo só na barragem do Picoto, através da colocação de novos geradores locais, permite obter 75% da produção prevista para o Tua e com apenas 1/3 do custo;
- A influência de grandes massas de água na proximidade de linhas férreas provoca instabilidades perigosas susceptíveis de originar acidentes, como aliás se tem verificado em alguns pontos do globo, o que não deve se ignorada;
- O contributo da barragem do Tua em termos de produção de energia representa apenas entre 0,2% a 0,5% do fornecimento de energia hidroeléctrica nacional;
- A criação de um espelho de água não é por si só garante do surgimento de oportunidades turísticas;
- Os acessos regionais à barragem também não são igualmente os mais favoráveis para o desenvolvimento de iniciativas assentes no turismo;



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- Do ponto de vista ambiental a construção de uma barragem no local levanta aliás enormes problemas ameaçando extinguir populações de quirópteros incluídas nas espécies ameaçadas de todo o mundo.

Segundo foi também referido na audição, a EDP declina actualmente a responsabilidade de construção de uma linha alternativa prevista no caderno de encargos que aceitou – por imposição da REFER –, tudo fazendo para se eximir da mesma no decorrer do estudo ambiental. Afirmam também ser um facto constatável que a construção de barragens em alguns pontos do País não é sequer garantia do fornecimento de energia à população local por parte da EDP, nem tampouco da geração local de emprego.

3) Conclusões

- 1) O objecto da petição encontra-se bem identificado e especificado.
- 2) A petição apresentada conta com mais de 5.100 assinaturas, reunindo os requisitos para publicação em Diário da República, para a audição dos peticionários e para a sua apreciação em Plenário, por determinação da Lei das Petições.
- 3) Os peticionários solicitam a intervenção da Assembleia da República para discutir e tomar as medidas necessárias «como forma de protesto pela decisão do Governo de destruir o último troço da Linha do Tua em funcionamento, para construção de uma mega-barragem no foz do Rio Tua.»
- 4) Num único ano, entre Fevereiro 2007 e Agosto de 2008, ocorreram 4 acidentes de que resultaram 4 mortos e 31 feridos.
- 5) Em Janeiro de 2008 a Secretária de Estado dos Transportes afirmava ao Jornal Público que a existência de "uma linha ferroviária e uma barragem, ambas com interesse do ponto de vista ambiental e económico", poderão "ser conflitantes", ainda que os "benefícios sociais da construção de uma barragem sejam superiores", já que "a linha do Tua tem níveis de procura de poucas dezenas de passageiros por dia";
- 6) Caso a opção seja o encerramento da linha ferroviária, o Governo, a Refer e a CP "terão de pensar num sistema de transportes alternativos" para servir a região.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- 7) Em Novembro de 2008 a Secretária de Estado dos Transportes anunciou estarem a decorrer averiguações internas na CP e REFER para apurar responsabilidades, mantendo-se encerrada a Linha do Tua até Março de 2009.
- 8) Em Fevereiro de 2009, o presidente da EDP questionou publicamente o interesse de uma alternativa ferroviária à Linha do Tua por entender que, com a construção da barragem, a ferrovia perde o seu principal atractivo que é a paisagem, apesar de a Secretária de Estado dos Transportes ter referido que teria de ser apresentada alternativa ferroviária para o troço que irá ficar submerso.
- 9) Na sequência do Relatório Intercalar elaborado em 16 de Abril de 2009, foi aprovado pela Comissão o envio do mesmo ao Governo para se pronunciar, e aos peticionários para conhecimento, bem como a audição destes últimos.
- 10) O Ministério do Ambiente emitiu em 12 de Maio uma Declaração de Impacto Ambiental "favorável condicionada" à construção da barragem de Foz Tua, impondo o estudo de uma linha ferroviária alternativa à actual, que será parcialmente inundada.
- 11) Por ofício datado de 8 de Junho último o ofício do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações respondia o seguinte que :
 - Tanto a REFER, EPE como a CP reconhecem o valor patrimonial da linha, tendo decidido em função dos parâmetros mais exigentes, manter a suspensão do serviço na Linha do Tua entre o Cachão e a Foz do Tua até se executarem as intervenções necessárias ao cumprimento do normativo técnico estabelecido, providenciando nesse interim serviços rodoviários alternativos.
 - A circulação entre o Cachão e a Foz do Tua será condicionada à decisão que vier a ser tomada relativamente à construção da barragem da Foz do Tua.»
- 12) A prevista audição dos peticionários decorreu a 30 de Junho, sendo reiterados os argumentos que sustentaram a Petição e aduzidos outros, reafirmando a recusa em aceitar o encerramento parcial da linha e questionando a verdadeira valia da construção de uma mega-barragem na foz do rio Tua:
 - A queda de pedras em outras linhas ou o acidente de Alcafache não implicou o fecho da linha antes gerando investimentos;



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- O cumprimento do PNPT obriga à recuperação da linha servindo populações e garantindo a coesão territorial, sendo que a ausência de rentabilidade não pode ser critério de exclusão como aliás o não é na restante rede ferroviária nacional ou nas empresas de metropolitano nacionais;
 - Defendem a manutenção e modernização da linha ferroviária que segundo defendem passa por exemplo pela substituição de travessas de madeira por travessas de betão, e recuperam a proposta de instalação de sensores que permitiriam a detecção de impedimentos na linha;
 - Apontam o exemplo de Espanha, onde foi reaberta em 2003 uma linha ferroviária de via estreita de 340 Kms entre Leon e Bilbao, com um custo de recuperação de 123,5 mil euros por quilómetro, e que apresenta tráfego crescente;
 - a dependência energética nacional dos combustíveis fósseis resolve-se actuando sobre os transportes rodoviários, principal fonte de poluição, e não com a criação de barragens;
 - O reforço de potência que é possível obter por exemplo na barragem do Picoto, através da colocação de novos geradores locais, permite obter 75% da produção prevista para o Tua com apenas 1/3 do custo, sendo o seu contributo em termos de produção de energia hidroeléctrica nacional de apenas 0,2% a 0,5%;
 - A influência de grandes massas de água na proximidade de linhas férreas provoca instabilidades geológicas susceptíveis de originar acidentes;
 - A criação de um espelho de água não é por si só garante de actividades turísticas, os acessos à barragem são pouco adequados, e do ponto de vista ambiental a sua construção levanta enormes dúvidas com o risco de extinguir espécies ameaçadas.
- 13) A EDP declina actualmente a responsabilidade de construção de uma linha alternativa a que ficou obrigada no caderno de encargos.
- 14) A construção de barragens não é por si só garantia do fornecimento de energia à população local por parte da EDP nem da geração de emprego local.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Em suma, o Governo ainda não tornou pública a decisão final relativamente à construção da barragem na Foz do Tua, nem ao encerramento parcial definitivo da linha do Tua que os petiçãoários não aceitam, contrapondo investimentos de recuperação e duvidando do interesse da construção de uma barragem na região;

Parecer

- a) A presente petição está em condições de subir a plenário.
- b) Do presente Relatório e Parecer deverá ser dado conhecimento aos petiçãoários, nos termos legais e regimentais aplicáveis.

Palácio de S. Bento, em 2 de Julho de 2009

O Relator

O Presidente da Comissão

(Fernando Santos Pereira)

(Miguel Frasquilho)