



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

<input type="checkbox"/>	REQUERIMENTO (2.ª) □□□□□	Número □□□□□ /XI	Expeça-se
<input type="checkbox"/>	PERGUNTA (2.ª) □□□□□	Número /XI	Publique-se
			/ /
			O Secretário da Mesa

Assunto: Encerramento da linha de Leixões

Destinatário: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Ex.^{mo} Sr. Presidente da Assembleia da República

Na resposta que em 23 de Novembro de 2010 deu à pergunta 5105/XI (1.ª), que lhe tinha sido dirigida em 1 de Setembro de 2010 pelo Grupo Parlamentar do PCP, o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações escrevia que não estava previsto o encerramento da linha de Leixões.

A verdade é que, poucos dias depois daquela resposta, a CP decidiu suspender várias linhas de serviço ferroviário urbano e suburbano, entre as quais o troço entre Ermesinde e Leça do Balio da linha de Leixões que havia sido retomado em Setembro de 2009, há pouco mais de um ano, pouco tempo antes das eleições legislativas que então se realizaram. Importaria desde logo saber o que mudou em tão poucos dias para que a CP tivesse mudado tão radicalmente de opinião...

O serviço de passageiros da linha de Leixões tinha sido interrompido há 44 anos e foi parcialmente retomado, (entre Ermesinde e Leça do Balio), há pouco mais de um ano, em Setembro de 2009, cobrindo cerca de metade da extensão total da linha de Leixões, (com cerca de 19 Km), e servindo apenas quatro estações (S. Gemil e S. Mamede de Infesta, para além das duas estações terminais). Na altura do restabelecimento oficial desta linha, foi anunciado que, até Junho de 2010, seriam abertos mais dois apeadeiros, (na Arroiteia/Efacec e no Hospital de S. João), e que, até final de 2010, entraria em funcionamento a totalidade da linha, com os comboios a circularem até à nova estação intermodal de Leixões, a construir, em conjunto com as respectivas acessibilidades, até final deste ano!

Nada disto foi feito, muito menos foram atendidas propostas que o PCP desde logo



formulou - em coerência com sua posição de sempre em defesa do funcionamento desta linha ferroviária para o transporte de passageiros, em articulação com os serviços da STCP e do metro do Porto - de serem abertos, pelo menos mais dois apeadeiros, em Guifões e em Águas Santas /Pedrouços.

O objectivo imediato do PCP com estas propostas adicionais foi o de procurar aumentar rapidamente a oferta para viabilizar uma linha que, (a funcionar apenas com o troço inicial e sem que o Governo e a Câmara de Matosinhos cumprissem o protocolado), estaria seguramente condenada ao fracasso. O objectivo do PCP foi, assim, impedir que, cumprida a função eleitoralista a que obedeceu a abertura daquele troço da linha de Leixões, ela voltasse a ser encerrada como sempre parece ter implicitamente estado nas intenções dos intervenientes, que nada fizeram para criar as condições mínimas para a rentabilização da linha e seu funcionamento integral.

A verdade é que a CP vai mesmo encerrar a linha de Leixões. Assim se “deitam ao lixo” os dinheiros públicos, (governamentais e municipais), que foram desperdiçados num investimento cujos objectivos se ficam pela metade, sem qualquer esforço ou vontade política de o rentabilizar.

Foram feitas obras de readaptação de algumas das estações (pelo menos em S. Gemil e em Leça do Balio), foram preparados e afectadas equipamentos e recursos humanos à circulação de comboios num troço de uma linha que, (foi anunciado no Verão de 2009), deveria ter em operação, até 31 de Dezembro deste ano, pelo mesmo sete estações, (desejavelmente nove), e 19 quilómetros de extensão (em vez das quatro paragens e cerca de dez quilómetros de rede).

Sem incluir as obras de duplicação e electrificação da linha de Leixões - já executada alguns anos atrás -, a verdade é que, a operação eleitoralista do Governo do PS e da Câmara de Matosinhos de anunciar o restabelecimento da linha de Leixões, feita em vésperas das eleições de Setembro e Outubro de 2009 - terá custado muitas centenas de milhares de euros ao erário público, que importa agora conhecer para responsabilizar gestores que, no mínimo, indiciam impreparação e leviandade.

Por isso, e ao abrigo das disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, solicita-se ao Governo que, por intermédio do **Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**, responda às seguintes perguntas:

1. Qual foi o custo total da duplicação e electrificação da linha de Leixões?
2. Qual foi o custo realizado até ao momento - eventual elaboração de projectos, permutas de terrenos com a APDL, etc - na construção da nova estação intermodal de Leixões?
3. Qual foi o custo realizado até ao momento - elaboração de projectos, eventuais operações de contratualização de obras, etc - na construção das



novas estações /apeadeiros da Arroiteia e do “Hospital de S. João”?

4. Qual foi o custo feito pela REFER/CP na preparação das estações que durante este último ano serviram a ligação Ermesinde/Leça do Balio da linha de Leixões? Concretamente, qual foi o investimento realizado em S. Gemil, em Leça do Balio, e também em Ermesinde e S. Mamede para adaptar e preparar estas estações ao serviço de passageiros? Qual foi, igualmente em cada um dos casos, o eventual investimento em obras exteriores de acessibilidade para as respectivas estações/apeadeiros?
5. Qual foi o investimento realizado nos equipamentos de circulação (locomotivas e carruagens) que estiveram ao serviço desta linha no último ano?
6. Qual foi a restante custo de funcionamento da linha entre Setembro de 2009 e Final de 2010, isto é, custos de manutenção e operação de equipamentos e custos com pessoal afecto ao funcionamento da linha?

Palácio de São Bento, 30 de Dezembro 2010.

O Deputado:

(Honório Novo)