



MUNICÍPIO DE AVEIRO
Assembleia Municipal

ATA N.º 45

Sessão Extraordinária dezembro

1.º Reunião de 14-12-2011

Aos catorze dias do mês de dezembro de dois mil e onze, reuniu a Assembleia Municipal de Aveiro, na sede, na Avenida Dr. Lourenço Peixinho n.º 4, em Aveiro, presidida pelo Presidente da Assembleia Municipal, Luís Miguel Capão Filipe, secretariado pelo Primeiro Secretário Jorge Carvalho Arroteia e pela Segunda Secretária Ângela Maria Bento Rodrigues Nunes Saraiva de Almeida, com a presença dos Vogais, Manuel António Coimbra Rodrigues da Silva, Maria Isabel Silva de Oliveira Leite Pedroso, Paulo Jorge Lopes Anes, Bruno Miguel Ribeiro Costa, Manuel José Prior Pedreira das Neves, Susana Cristina Chaves Batista Esteves, Olinto Henrique da Cruz Ravara, João Carlos Martins Valente, Marco António da Costa Gonçalves, Victor Manuel Marques Oliveira, Firmino Marques Ferreira, Fernando Tavares Marques, Casimiro Simões Calafate, Sesnando Alves dos Reis, Catarina Marques Rocha Barreto, José António Tavares Vieira, Rui Miguel Macela Leal Vaz, Ernesto Carlos Rodrigues de Barros, Maria Inês de Sousa Botelho Azevedo Mineiro, Rafael Alexandre Lopes Nevado, Maria Inês Sequeira de Bastos Abreu, Telmo Vieira Martins, Carlos Mário Magalhães Anileiro, Antero Marques dos Santos, Raúl Ventura Martins, Pedro Machado Pires da Rosa, Paulo Jorge Teixeira de Jesus, Ana Maria Pinho de Seça Neves Ferreira, Nuno Manuel Marques Pereira, Carlos Francisco da Cunha Picado, Manuel Vieira dos Santos, João Alberto Simões Barbosa, Ivar Jorge Alves Corceiro, Rui Miguel Bartolomeu Maio, e Filipe Seça Neves Barbado Guerra.⁰⁰¹

Pelas 20:30 horas, o Presidente da Mesa declarou aberta a reunião⁰⁰².

No momento da chamada verificou-se a seguinte ausência:
Maria Celina Capão Lourenço França Alves.

Por parte da Câmara Municipal estavam presentes, o Presidente da Câmara, Élio Manuel Delgado da Maia, e os Vereadores Maria da Luz Nolasco Cardoso, Maria Teresa Cabral Figueiredo Rebocho Christo, Ana Vitória Gonçalves Morgado Neves, José da Cruz Costa, e Helena Maria de Oliveira Dias Libório.

Seguidamente, nos termos do artigo 78.º da Lei n.º 169/99 de 18 de setembro, na redação dada pela Lei n.º 5-A/2002 de 11 de janeiro, o Presidente da Mesa deu conhecimento ao plenário da substituição nesta reunião dos vogais, Elisabete Krithinas de Freitas, Alexandre Jorge Ribeiro Caleiro, João Pedro Rodrigues dos Santos Dias e António Manuel Pinho Regala, pelos sucedâneos na lista de candidatura, respetivamente, Susana Cristina Chaves Batista Esteves, Marco António da Costa Gonçalves, Rui Miguel Bartolomeu Maio, e Filipe Seça Neves Barbado Guerra.⁰⁰³

Também, e nos termos da legislação em vigor, o Presidente da Mesa informou que o Presidente de Junta de Freguesia Armando Manuel Dinis Vieira, Victor Manuel da Silva Martins, e David Paiva Martins, se fizeram substituir nesta reunião, respetivamente, por Firmino Marques Ferreira, Vítor Manuel Marques de Oliveira, e Catarina Marques Rocha Barreto.

Os sucedâneos na lista de candidatura, Joana Cristina Rodrigues dos Santos Dias, Nelson Ricardo Esteves Peralta, apresentaram escusa.

Foram efetuados os reconhecimentos de poderes.

A seguir o Presidente da Mesa leu a “Ordem do Dia” constante da convocatória para esta Sessão Extraordinária, cujo ponto único se transcreve:

Ponto Único – Debate sobre a desativação do troço Aveiro/Águeda da linha do Vouga; Moção.

Continuando o Presidente da Mesa informou⁰⁰⁴ o plenário que esta sessão extraordinária, nos termos regimentais, foi consensualizada em reunião da Comissão Permanente.

Ponto Único – Debate sobre a desativação do troço Aveiro/Águeda da linha do Vouga; Moção.

(A [Moção](#) sobre o assunto em epígrafe, foi distribuída a todos os membros da Assembleia e faz parte do original desta ata, em anexo).

(As intervenções seguintes, tem como suporte o registo áudio)

De seguida o Presidente deu a palavra ao Primeiro Secretário da Mesa para fazer a leitura da Moção.

Primeiro Secretário Jorge Arroiteia:⁰⁰⁵

«Moção de Protesto pela Desativação da Linha do Vouga e em Defesa da Reabilitação e Recuperação do troço Aveiro/Águeda

Considerando que:

- O memorando de entendimento assinado pelo anterior Governo com a “Troika” no Sector Ferroviário (ponto 5.23 - IV), estabelece: “realizar uma racionalização da rede e criar incentivos efectivos no sentido de o gestor da infra-estrutura reduzir os seus custos...” e, neste âmbito, o Plano Estratégico dos Transportes aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros de n.º 45/2011 de 13 de Outubro publicada a 10 de Novembro de 2011, propõe a desactivação da Linha do Vouga;
- A linha do Vouga, património secular, constitui um factor de desenvolvimento, estratégico e de mobilidade sustentável da ‘Região de Aveiro’, nomeadamente entre dois dos principais pólos, Aveiro e Águeda;
- A Linha do Vouga tem uma extensão de 97 km, onde se distinguem claramente dois ramais que passam por importantes aglomerados populacionais, como Aveiro/Águeda e Albergaria-a-Velha/Oliveira de Azeméis/S. João da Madeira/Santa Maria da Feira/Espinho;
- Os valores dos fluxos na Linha do Vouga se situavam em 2009, nos dois sentidos, entre Aveiro e Águeda, na ordem dos 1.400 passageiros/dia. Ao longo da linha do Vouga circula também a linha 2 da MoveAveiro, transportando diariamente cerca de 1.000 passageiros a qual complementa esta Linha para a periferia no Concelho de Aveiro;
- Foi já realizado o investimento de 3,7 milhões de euros na supressão das passagens de nível e de 2 milhões de euros na melhoria das condições de segurança e circulação, nomeadamente no reforço de balastros e taludes e substituição de carris, melhoramentos que ainda se encontram em curso;
- O único elemento quantitativo patente no Plano de Transportes é relativo ao custo utente por quilómetro e, data do ano de 2008, sendo estes dados anteriores ao trabalho desenvolvido pela REFER, Município de Águeda e Município Aveiro, intitulado “*Estratégia de (Re)dinamização*”

da Linha do Vale do Vouga”. Este trabalho, permitiu que a partir de Setembro de 2010 existissem circulações de ‘hora a hora’, num total de 11 em cada sentido, no troço ‘Aveiro/Sernada’ e o ajustamento dos horários às necessidades das populações e aos horários dos serviços;

- Os resultados alcançados com as medidas referidas anteriormente se traduzem num aumento em 30% do número de utilizadores habituais, o que em 2010 representou 610 mil passageiros;
- A quota de transportes públicos em Aveiro, para as movimentações pendulares, é de 9% de autocarro e 2% de comboio; o transporte individual lidera com cerca de 65%, e que existem significativas movimentações pendulares entre Aveiro e Águeda nos dois sentidos, nomeadamente para locais de trabalho, Hospitais, Escolas Secundárias e Universidade de Aveiro (Campus de Santiago, em Aveiro, e pólo de Águeda);
- A medida proposta contraria as mais recentes orientações estratégicas sobre a promoção da Mobilidade Sustentável, presentes em documentos da União Europeia (“Livro Verde - Por uma nova cultura de mobilidade urbana”) e do Governo de âmbito nacional (PNPOT- Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, ENDS - Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável, PNAC- Programa Nacional para as Alterações Climáticas e PNAEE - Plano Nacional de Acção para a Eficiência Energética), sendo esta uma medida potenciadora da utilização do transporte individual motorizado, em detrimento do transporte colectivo, com graves consequências em termos de ordenamento territorial e impacte ambiental;
- Não existem alternativas de transporte público entre as cidades de Águeda e Aveiro - as vias rodoviárias, designadamente a ligação em perfil de via rápida entre Aveiro e Águeda está adiada;
- A modernização desta linha pode ser a grande oportunidade para a regeneração urbana e de intervenções de requalificação ao longo do corredor desta infra-estrutura.

Tenho a honra de propor que a Assembleia Municipal, delibere:

- 1) Recomendar às entidades competentes (Presidência Conselho de Ministros, Ministério da Economia e do Emprego) a revogação da desactivação do serviço de passageiros da linha do Vouga, conforme consta do Plano Estratégico dos Transportes, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, *Diário da República*, 1.ª série — N.º 216 — 10 de novembro de 2011, designadamente no troço entre Aveiro e Águeda.
- 2) Recomendar à Câmara Municipal de Aveiro que, em parceria com a Câmara de Águeda e outras entidades, nomeadamente a CP e a REFER, dê continuidade à implementação do estudo de optimização da Linha do Vouga a sua reavaliação e recuperação, com a finalidade de consolidar o sistema do tipo ‘Comboio Freqüente’ no troço entre Aveiro e Águeda.»

Presidente da Mesa:[006](#)

Vogal Manuel Prior (PPS/PSD)[007](#)

Presidente da Mesa[008](#)

Inscreveram-se para intervir e usaram da palavra neste ponto os seguintes vogais:[009](#)

Membros da Assembleia

Vogal Filipe Guerra (PCP) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em ata:[010](#)

“Propomo-nos hoje aprovar uma Moção de Protesto pela Desativação da Linha do Vouga e em Defesa da Recuperação do Troço Aveiro/Águeda, cuja inauguração do seu primeiro troço remonta a outubro de 1908.

Nesta Moção a Comissão Permanente assinalou, e bem, que a linha do Vale do Vouga constitui um fator de desenvolvimento estratégico e de mobilidade sustentável da nossa região. À sua época, a construção desta Linha terá sido o mais imponente melhoramento concedido à Região, atendendo à fertilidade do seu solo, à sua indústria e comércio, e também às óbvias necessidades de transporte de passageiros. E é inegável e evidente que os desígnios fundadores da Linha do Vale do Vouga mantêm hoje uma total atualidade.

Cumpra no entanto assinalar que já num passado recente, esta Linha foi amputada do importante troço que ligava Sernada do Vouga com a cidade de Viseu.

Uma perda para a Linha, para a Região e para o país, fruto de erradas políticas, assumidas com base em grosseiros erros estratégicos, prejudicando igualmente o desenvolvimento sustentado do interior e contribuindo para as assimetrias regionais.

Aqui chegados, observamos vários números presentes na Moção apresentada. Que os valores dos fluxos na Linha do Vouga se situavam em 2009, nos dois sentidos, entre Aveiro e Águeda, na ordem dos 1400 passageiros por dia, que ao longo da linha do Vouga circula também a linha 2 da MoveAveiro (empresa também alvo de ataque camarário) que transporta diariamente cerca de 1000 passageiros a qual complementa esta linha para a periferia do nosso Concelho.

Que foi recentemente realizado um investimento de 3,7 milhões de euros na supressão de passagens de nível e de 2 milhões de euros na melhoria das condições de segurança e circulação, com o reforço de balastos e taludes e substituição de carris, tendo este investimento frutificado no aumento em 30% do número de passageiros habituais, o que em 2010 representou cerca de 610 mil utentes. A Moção sobre a qual hoje trabalhamos também refere que a quota de transportes público em Aveiro, para as movimentações pendulares é de 9% de autocarro e 2% de comboio, que o transporte individual lidera com cerca de 65% e que existem significativas movimentações pendulares entre Aveiro e Águeda nos dois sentidos, nomeadamente para locais de trabalho, hospitais, Escolas secundárias e Universidade de Aveiro, ao passo que, não obstante esta realidade continua a não haver uma ligação rodoviária entre Aveiro e Águeda com o perfil necessário.

Acrescentamos ainda o facto de que os prejuízos decorrentes da operação da Linha do Vouga corresponderão apenas a cerca de 1% do défice de exploração anual da CP, e isto pelas contas da própria.

A Moção diagnostica a situação presente da Linha, necessidades regionais para o progresso e desenvolvimento, os compromissos adiados e as orientações falecidas. O PCP apoia esta Moção e sublinha a urgente necessidade das suas recomendações.

Fica no entanto por referir, que a supressão deste importante serviço público de transporte ferroviário implicaria no imediato, um acréscimo de custos para os utentes, colocaria em causa centenas de postos de trabalho diretos e indiretos, acarretaria enormes custos em termos de emissão de CO2 com a passagem de 610 mil utentes para o transporte rodoviário, ainda o congestionamento de estradas e aumento de sinistralidade.

Mas o PCP não apareceu hoje nesta luta. Ainda em 2008 o PCP apresentou à população da Região a petição “Reabilitar a Linha do Vale do Vouga é urgente e imperativo” que à data recolheu mais de 4500 assinaturas entregues na Assembleia da República. E já este ano, o Grupo Parlamentar do PCP apresentou também na Assembleia da República uma Pergunta dirigida ao Ministério da Economia e do Emprego e ainda um Projeto de Resolução recomendando a revogação imediata da desativação do serviço de transporte de passageiros da Linha do Vouga, conforme consta do Plano Estratégico dos Transportes e a requalificação e modernização da Linha.

Cumpra agora perguntar, mas porque está hoje a Assembleia Municipal de Aveiro a realizar sessão extraordinária, a encetar esta discussão e a votar esta Moção?

Cumpra agora confrontar as ideias vagas com as imagens claras.

Cumpra confrontar as ideias vagas do memorando de entendimento assinado pelo anterior Governo com a Troika com a imagem clara de uma Linha do Vale do Vouga utilizada anualmente por centenas de milhar de utentes.

Cumpra confrontar as ideias vagas na resolução do Conselho de Ministros com a imagem clara da Linha do Vale do Vouga enquanto património histórico e cultural da Região.

Cumpra confrontar as ideias vagas daqueles que em Aveiro dizem uma coisa com as imagens claras daqueles que longe de Aveiro fazem outra.

Cumpra confrontar as ideias vagas de PS/PSD/CDS com a imagem clara de uma região e um país em franco declínio económico e social.

Nós PCP, Aprovamos a Moção apresentada e defendemos a Linha do Vale do Vouga contra este pacto de agressão que leva o país ao desastre.”

(Entretanto deu entrada na sala o vogal José Gonçalo Borges Belo da Fonseca)

Vogal Ivar Corceiro (BE) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em ata:⁰¹²

“Boa noite a todos os presentes. Aquilo que se traz hoje a esta Assembleia Municipal é sem dúvida para mim, um dos presentes positivos. Mas também não passa, sublinhe-se de uma tentativa de alguns partidos e estou a falar do PS, do PSD e do CDS, limpem a sua própria política e ainda assim de forma insuficiente, porque a moção revela-se pouco ambiciosa e porque vem de alguns partidos que têm praticado exatamente o oposto do que hoje vêm aqui defender.

Não os enganemos e nós não nos enganamos. Foi com a responsabilidade política direta, do partido socialista, do PSD e do CDS, que a linha do Vouga se tornou moribunda com o tempo. Durante anos a fio, o desinvestimento foi tão grande que com a redução da oferta do horário dos comboios, condicionamento do equipamento e a redução drástica da sua área de influência, veio a perda de massa crítica ou seja, de população ao longo da linha. População essa, que se deslocou para onde passam as estradas nacionais ou seja o alcatrão.

É uma asneira enorme tornar os transportes coletivos pouco atraentes, seja através do aumento do preço, como da redução da sua oferta. Mas é isso que a direita em Portugal tem feito e quando digo direita incluo o PS.

É isso que a direita tem feito em Portugal, recusando o acesso de uma parte da população ao direito fundamental que é a mobilidade e tornando as sociedades portuguesas intransitáveis e caóticas devido ao excesso do transporte privado ou seja o automóvel. A importância que se está a dar à mobilidade entre os concelhos de Aveiro e Águeda por exemplo, têm que se dar também ao próprio interior do concelho e nesse aspeto gostava de lembrar até que chegou haver um projeto para ligar a linha de que falamos aqui aos terrenos do Côjo, onde hoje está um centro comercial. É importante dar a mesma importância, é fundamental à ligação do concelho de Aveiro a Ílhavo, em nome de uma estratégia que realmente defenda o interesse dos cidadãos, de que o PS, PSD e CDS se têm esquecido totalmente.

Importa notar que sendo verdade que esta proposta foi elaborada em Sede de Comissão Permanente, não é menos verdade que este tipo de iniciativa, tanto por parte desses partidos todos de que tenho falado, quero apenas passar um pano sobre os erros que esses partidos cometeram no passado e continuam a cometer no presente. Fazem esses erros no Poder Local, fazem esses erros na Assembleia da República, fazem esses erros quando estão no governo, depois tentam apagá-los nas Assembleias Municipais. Ou seja, onde não há poder executivo mas sim deliberativo.

Ao ser votado favoravelmente pela direita, gera-se o contra senso de termos aqui PS, PSD e CDS a recomendar a si mesmos, que não façam aquilo que querem efetivamente fazer! Onde é que já vimos isto antes?!

Eu posso-me lembrar por exemplo da questão das portagens nas SCUTT que passou na Assembleia da República com o apoio do PS, do PSD e do CDS, partidos esses que também aqui em Aveiro andaram a fingir-se muito indignados com as mesmas.

O problema disto é que as portagens são apenas mais um exemplo de que esta política de folclore tem um resultado para os cidadãos sempre penoso, a conclusão disto é simples, no PS, no PSD e no CDS todos sofrem de uma amnésia abrupta, assim que são eleitos os escolhidos para qualquer cargo político em Lisboa e isso é preocupante. Muito obrigado.”

Vogal Carlos Anileiro (CDS/PP) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em ata:⁰¹³

“Muito obrigado Sr. presidente da mesa, distinta mesa da Assembleia, Senhores vereadores, senhores vogais desta assembleia. Esta minha intervenção neste fórum é para traduzir o que se sente na minha freguesia, como sabem é Eixo, sobre a temática dos últimos tempos relacionada com o quase certo encerramento da exploração comercial da circulação na via-férrea do Vale do Vouga, em concreto do ramal Aveiro a Sernada.

Como ideia nascida no fim do século XIX, a Linha do Vale do Vouga teve os primeiros estudos conclusivos já no início do século XX, e início de construção em 1907, tendo como pedra basilar a ligação de Espinho ao Interland a sudoeste com uma extensão até Viseu, para proporcionar (naquela época) um melhor acesso desta Cidade ao Porto.

Posteriormente, em 1909, foi aprovada a construção do Ramal de Aveiro, basicamente na configuração atualmente em serviço Aveiro a Sernada e desta com ligação a Espinho, ficando o circuito completo em 1917/1918.

Sendo uma companhia independente à época, foi posteriormente integrada na Companhia dos caminhos-de-ferro Portugueses (CP). A linha do Vouga, foi construída no tipo de via estreita (bitola de 1000 mm) a exemplo do que sucedia na Europa montanhosa e no Japão, dada a possibilidade de menor raio de curva e emprego de material ferroviário adequado, ou seja de menor dimensão ao contrário da generalidade das bitolas europeias de maior circulação em territórios menos acidentados. Assim é também no Nordeste Transmontano, e assim é na Suíça, no Japão e outros países que reúnam as mesmas características de circulação.

Com efeito, desde o seu arranque pleno na década de 20 e até ao início dos anos 70, do século passado, toda a zona entre Aveiro/Águeda/Sernada sentiu a pujança deste meio de transporte de pessoas e mercadorias, e em concreto no caso de Eixo, foi o meio de transporte adequado para ir a Aveiro, tratar de negócios, fazer compras, estudar na Escola Industrial ou no Liceu, etc... Também as mercadorias (das maiores as pequenas encomendas) eram veiculadas pela via-férrea.

Foi praticamente após o 25 de Abril de 1974, que começou o declínio da utilização da linha do Vale do Vouga, com a concorrência combinada de vários fatores: a utilização mais confortável de transporte de pessoas e mercadorias em camionagem, a evolução dos transportes urbanos de Aveiro que chegaram às freguesias suburbanas e à grande evolução na capacidade de motorização das pessoas, que hoje em dia deixaram de lado a bicicleta, a motorizada, passando a usar o automóvel muitas vezes por falta de educação cívica abusando deste tipo de transporte.

A CP/REFER, não sentiu ou não reagiu à concorrência instalada, procurando proporcionar, incentivos ou encorajamento do uso da ferrovia, caindo de inércia em inércia até ao momento que vivemos. Fizeram-se alguns disparates, retardaram-se intervenções de segurança e conforto – vede o recente e ridiculamente longo processo de automatização de UPN de passagens de nível; que não sei porque razões técnicas demorou mais de um ano a organizar um processo relativamente simples, e devido a passados processos de eliminação de outras passagens de nível por estradas alternativas sem qualquer dignidade e que motivaram – no caso de Eixo pelo menos – muitas críticas e dissabores e enfim, os sucessivos erros na qualidade e capacidade do material ferroviário em circulação. A ideia do metro de superfície entre Aveiro/Águeda morreu à nascença praticamente pela falta de candidatos a passageiros pela morte ou desvirtuamento das zonas industriais de ambos os concelhos.

Aqui chegados põe-se a questão: em bom rigor é de manter a linha do Vale do Vouga nestas condições?

Ao contrário do ruído político e de lágrimas de crocodilo que alguns ora vertem, temos de ser realistas, fazer as contas do momento e encontrar a melhor solução para o futuro sem qualquer demagogia.

Se os estudos não permitem viabilizar a circulação comercial, então que se encontre uma via alternativa ou complementar

O romantismo e carinho por esta velha via-férrea não se compadecem com as condições de vida atuais e sobretudo com os gravíssimos constrangimentos que a economia atravessa, levando obrigatoriamente à melhor gestão possível dos dinheiros públicos ou ao serviço do público. Se bem que não a propósito devemos dizer que num país tão grande como os Estados Unidos, empresas tão importantes como a Pan-América e TWA faliram! As coisas ou se sustentam e andam ou então não há condições para isso.

Apesar de tudo isto tenho de alinhar pela aprovação da Moção. Deixo no entanto aqui uma sugestão complementar à moção em apreciação: que a infraestrutura se mantenha, que se utilize ou recupere material ferroviário histórico para criar, com condições minimamente seguras, circulações turísticas através da beleza do Vale do Vouga, mas com a implacável condição de que os operadores turísticos ou equiparados suportem os custos decorrentes. Disse.”

Vogal Francisco Picado (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em ata:[014](#)

“Boa noite a todos, excelentíssima Mesa, executivo, colegas de bancada. Eu gostaria de dividir a minha intervenção sobre esta Moção, tal qual ela está dividida em termos de recomendações ou seja, há uma recomendação dirigida à Administração Central, ao Estado e há uma recomendação dirigida à Câmara Municipal.

E eu gostaria de começar a intervenção do geral para o particular e levaria a segunda parte para outra volta. É evidente que esta decisão de encerrar a linha do Vouga é feita numa determinada conjuntura à qual obviamente não nos podemos alhear. No entanto o que me parece desta decisão e da sua evolução recente é que ela se afigura de alguma forma precipitada, caso contrário não teríamos assistido tão rapidamente ao recuo por parte do Governo, em afirmar que iria encerrar a linha e passado pouco tempo depois em afirmar que a linha não ia encerrar pelo menos no prazo estimado. Precipitada, pouco cuidado diria, pouco prudente, esta forma de abordar esta questão, tanto mais que no Plano Estratégico, que de estratégico tem pouco, eu diria que terá mais de operacional, não se encontra qualquer referência precisa e concreta à linha do Vouga ou seja, a única referência à linha do Vouga é precisamente a decisão do seu encerramento, sem que aparentemente haja uma justificação sustentada sobre o porquê de encerrar a linha. E aqui eu diria que encerra um dos perigos que está associada a esta Moção, nomeadamente o facto de nós podermos perceber e de alguma forma enfim as perspetivas diferem, mas até podemos aceitar que de facto os números indicam que a linha seria para encerrar, mas o problema é que de facto não há números. Não há números. Os únicos números que aparecem são de 2008 e são esses que fundamentam e enfim, são números muito pouco objetivos para tomar uma decisão destas e não há números de 2009 nem de 2010 e já agora estamos no final de 2011 e com certeza este ano também haverá números de passageiros transportados, números de receitas, números de custos exploração e para somar a este processo temos ainda um investimento que tem vindo a ser realizado na linha, para melhorar a sua operabilidade, investimento esse que até há bem pouco tempo se encontrava ainda a decorrer ou seja, resumindo, nesta primeira abordagem dirigida a uma perspetiva mais geral, eu diria que a decisão do Governo em encerrar e a decisão imediatamente consecutiva do Governo em não encerrar no imediato a linha, revela de facto uma não certeza sobre a decisão que o Governo tem de tomar e essa não decisão é precisamente alicerçada na falta de sustentabilidade concreta para tomar esta decisão. Eu diria que a questão dos cortes cegos, são uma questão extremamente complexa e é evidente que sem critério, corremos o risco de estar a tomar decisões erradas e portanto eu diria que temos aqui alguma folga, temos aqui alguma margem de manobra, para não só com esta recomendação ou com algumas questões que eu gostaria de abordar na segunda parte e

nomeadamente dirigidas ao executivo, penso que teremos alguma folga para pelo menos perceber ou tentar fazer perceber a alguém se esta é ou não a decisão adequada sobre esta linha. Não gostaria de me estender muito mais na análise destas questões para outras linhas, nem para outras decisões, nem para questões mais genéricas de mobilidade, porque penso que estamos obviamente aqui a tratar da linha do Vouga e portanto é sobre esta questão que eu gostaria de incidir. É só.”

Presidente da Mesa⁰¹⁵

Vogal Francisco Picado ⁰¹⁶

Vogal Manuel Prior (PPD/PSD)⁰¹⁷

Vogal Sesnando Reis (PPD/PSD) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em ata:⁰¹⁹

“Senhor Presidente da Assembleia, Senhor Presidente da Câmara, digníssima Assembleia, caros cidadãos e senhores jornalistas. Quero falar um bocadinho sobre a linha do Vouga, porque tenho alguma razão para isso. Conheço a linha do Vouga há 62 anos. Comecei a transitar na linha do Vouga exatamente há 62 anos por infelicidade. Aveiro/Águeda durante meio ano, todos os dias. Ou Aveiro Óis da Ribeira, que era a minha terra natal. Era e é. Tenho mais tempo a viver em Requeixo o dobro do tempo daquele que tenho em Óis da Ribeira.

Há bocado falava-se em que os partidos eram culpados. Esta linha já fechou por várias vezes. Uma vez, os incêndios é que eram os causadores, fecharam a linha. Não culpem partidos porque o Vasco Gonçalves nunca foi da direita, e foi um dos que fechou a linha!

Foi um que fechou a linha. Transitei no comboio para Viseu durante muitos anos, muito tempo. Havia uma coisa engraçada na ferradura de São Pedro o comboio tinha que vir cá atrás apanhar balanço para subir. E andávamos de comboio.

Ora bem, foi um meio de transporte que serviu para muita gente e continua a servir. Portanto há bocado dizia-se que os partidos a, b, teve culpa, foram todos. Aqui não há partidos, nem meios partidos. O que há é incompetência, porque gastou-se uma fortuna naquela linha já por várias vezes e em pouco mais que seis anos mudaram duas vezes os carris da linha!? Alguém meteu o dinheiro dos carris ao bolso para pôr outros novos e agora não há dinheiro para sustentar a linha a funcionar.

Nós temos muitos estudantes jovens, temos muita gente que trabalha em Águeda, em Aveiro e precisa de ir e vir, não têm outro transporte. Tivemos a distinta infelicidade de um Secretário de Estado (que não sei quem foi), ir pôr uma placa a dizer “estudo do projeto para a implementação do eixo estruturante de Aveiro/Águeda, onde é que ele está? Zero.

Portanto todos os partidos têm culpa! Todos têm culpa.

Nós não podemos deixar que se feche uma linha deste género, porque temos uma estrada que atravessa parte de Travassô, Eirol, Eixo, que é uma desgraça. Quando andavam os autocarros a servir de comboios, eram só acidentes. Todos os dias! Todos os dias.

Temos que ter coerência, porque nós qualquer dia não temos nada. Acaba-se com tudo. Então gasta-se uma fortuna desta natureza, uma linha desta natureza e agora fecha-se?! Os autocarros gastam pneus, as rodas dos comboios tanto quanto eu sei não têm frisos. Não se gastam. É gasóleo. E também não se gasta os carris Senhor Deputado. Os carris vivem muito mais do que eu ou o Senhor. Nós temos é que ter consciência daquilo que se está a fazer.

Este país tem vindo à deriva, eu conheço isto tudo de há muitos anos. Eu vi nascer o 25 de Abril, lutei muito pela defesa dos cidadãos pós 25 de Abril. Mas agora que estamos a perder todos esses valores. Isto é triste, isto é vergonhoso! Todos os dias, à minha porta passa um rancho de pessoas a toda a hora para os comboios. Como é que essas pessoas se vão servir quando fechar o comboio? Digam-me Senhores Deputados. Nós não estamos aqui para estar a lavar roupa suja, estamos aqui para falar de casos concretos, e de valor e grande respeito, de grande valor para as pessoas. Por sinal já estamos em baixo por completo, se os transportes mais baratos são retirados às pessoas, como é que vamos fazer.

Eu só queria dizer isto e aproveito para dar a minha opinião sobre esta Moção: — deve ser aprovada e deve ser enviada ao Governo e quem de direito utilize todas as armas para que esta linha não feche. Obrigados.”

Vogal Manuel Vieira dos Santos (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em ata:[020](#)

“Boa noite a todos. Apenas para dizer que é evidente que esta linha férrea passa em Eirol. E a freguesia depois que eu entrei tem feito trabalhos inclusive para que a mesma linha tenha mais segurança com os seus utentes. Andámos a gastar dinheiro que é do Estado, porque a freguesia também é Estado, e dizer que foi até uma luta grande para manter a passagem de nível na primeira entrada para Eirol, direção Aveiro/Águeda. Posso dizer-vos que fui a Santarém, foi a Chaves, pedir a duas pessoas que ali tinham terrenos para se poder fazer ali o alargamento e poder fazer-se ali a passagem em segurança, porque muitas das vezes parava o trânsito por causa da passagem, e principalmente à noite e como não existia ali luz, aconteciam ali alguns acidentes e até engarrafamentos. Foi uma luta que tive há cerca de dois anos para fazer ali aquele alargamento e foi trabalho feito em grande parte pela Junta de Freguesia. Fizemos no ano passado o passeio que vai da Ladeira da Fonte”, até à Estação, e depois da Estação à antiga Casqueira, para dar segurança aos peões que se deslocavam para a “motora”. Eu sinto-me frustrado ao ver fechar a linha depois desse trabalho que foi trabalhado inclusive pelos senhores engenheiros da REFER, que nos criaram muitos problemas ali. Andei quatro anos para resolver ali os problemas dos passeios. Para dizer que me sinto frustrado e até triste de ver a linha do Vouga fechada. Obrigado.”

Vogal Olinto Ravara (PPD/PSD) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em ata:[021](#)

“Com o devido respeito pelos autores desta Moção e pelo sentimento que examina na defesa da linha do Vale do Vouga, eu permito-me tecer algumas considerações que de facto vão um bocadinho ao arrepio do sentimento geral.

E isto porque li atentamente a Moção. Como li de facto alguma da história da linha do Vouga e também li o Plano Estratégico dos Transportes, que foi recentemente apresentado e que pega no Plano de Transportes apresentado pelo anterior Governo.

E portanto, eu gostaria de abordar primeiro esta questão: é que eu acho que este Plano Estratégico dos Transportes é de facto um documento estruturante, com o qual eu estou perfeitamente de acordo. Estou de acordo. Estou de acordo na sua generalidade. E portanto tenho que ser coerente. Não posso estar de acordo com uma coisa e depois de acordo com o seu contrário. Não me peçam isso porque não farei nunca.

E portanto gostaria aqui de dizer que compreendo perfeitamente as razões que levam o Governo a incluir a linha do Vouga no processo de desativação, no âmbito de um processo mais vasto, que tem a ver com o equilíbrio operacional ou financeiro da CP, das empresas de transporte, que somadas apresentavam em finais de 2010 qualquer coisa como 16.700 milhões de euros de dívida, de dívida!

E portanto há que tomar isso em consideração, de facto acho que a linha do Vale do Vouga faz parte do memorando da Troika, na verdade a redução substancial penso que se fala em 800 quilómetros de via-férrea, no fundo apelando à racionalização da linha férrea.

Eu entendo a linha férrea, eu sou um grande utilizador dos comboios, quase diariamente utilizo o comboio, e durante um ano andei a fazer o percurso Aveiro/Águeda no “vouguinha” e não me deixou saudades rigorosamente nenhuma. Acho que prestou um péssimo serviço a todos os que nele viajaram, porque era extremamente incómodo, era lento e é perigoso e não é por acaso que havia uma altíssima taxa de sinistralidade, que era das maiores do país. Lembro que em 2006 (salvo erro) houve 26 acidentes na linha do Vouga, o que representou qualquer

coisa como 30% dos acidentes ferroviários a nível nacional! Isto só para dar uma ideia de facto do problema.

E depois os investimentos que vieram a acontecer na linha, tendendo-se a melhorar a sua segurança, foram tardios, foram absolutamente necessários mas foram tardios, porque já tinham infelizmente morrido muita gente e já tinha havido muitos prejuízos, precisamente devido à incúria dos sucessivos governos tinham andado e tinham mantido a linha do Vouga num estado de completo abandono, de completa incúria, de facto pouco compatíveis com o século XXI. Pouco compatíveis. Não é possível manter-se uma linha daquelas nos moldes em que ela existe, ponto final. Não é possível! Não há romantismo que lhe chegue!

E portanto nós também temos que olhar um bocadinho para as questões financeiras. De facto o nosso país vive numa situação dramática e não me parece muito plausível, quando andamos há 20 anos a lutar pelo Eixo Estruturante, que seria sim a grande ligação entre dois pontos muito importantes desta zona que é Aveiro e Águeda e todo o seu Interland. Fundamental o eixo estruturante. Cadê o Eixo Estruturante? Ainda está no papel e está mais que prometido e isso sim, seria o primeiro a lutar aqui assim e a erguer a bandeira, venha rapidamente o Eixo Estruturante, porque reparem, uma coisa não condiciona a outra.

Uma coisa não condiciona a outra, como ouvi aqui dizer, eu acho que o Eixo Estruturante já cá devia estar. E se já cá estivesse caros senhores, se calhar não estávamos hoje a falar da linha do vale do Vouga, porque já tinha sido desativada há muito tempo, porque de facto não tinha razão de ser. Teve-a no início do século passado. Teve-o a meio do século passado e de facto a partir do 25 de Abril, como aqui um orador anterior se referiu e muito bem o Sr. Carlos Anileiro, de facto há um decréscimo na sua utilização. E só quando muito recentemente se mexe nos horários e se mexe no número de composições a andar de um lado para o outro e com a crise a agravar-se diga-se de passagem, é que começa outra vez esta procura.

Mas a questão essencial permanece, quer dizer, há uma oferta (apesar das péssimas condições da linha) que continua a ser muito superior à procura. E portanto eu estou em crer que os custos da utilização desta linha por passageiro continuam a ser extremamente elevados — e isto há que ter em conta. Não é o único elemento, longe disso, porque as populações também têm que estar servidas de transporte e esse aspeto é essencial. Mas isso eu digo-vos, então façam uma concessão de autocarros para poder servir essas populações. Eu não compreendo que um comboio que é concebido para médias e longas distâncias e para centros urbanos de dimensão razoável, eu não concebo que se meta aqui um comboio a gastar 120 a 140 litros à hora, de gasóleo, a poluírem o ambiente, de facto numa linha extremamente sinuosa, quando às vezes a gente tem que sair do comboio vai apanhar umas maçãs ou umas laranjas ao quintal e depois ainda tem tempo para ir lá cima apanhar o comboio, quer dizer isto é engraçado. Eu cheguei a ir a São Pedro do Sul de comboio e o comboio provocou dois incêndios e tivemos todos que sair da linha para ir apagar. Há muitos anos! Já era, felizmente. Portanto eu olho isto com nostalgia, mas também com muito realismo e, portanto, o que eu queria dizer é que gostaria de ter mais a vossa convicção para poder aqui apresentar o meu protesto, que não posso apresentar esse protesto, porque de facto estou de acordo, acho que a linha como está não deve continuar. A não ser então que se remodele substancialmente esta linha e então que se faça um plano onde haja uma linha a condizer, uma linha condigna, uma linha moderna, uma linha de capital europeia, portanto que nos permita uma mobilidade que não tem nada a ver com aquilo que existe neste momento. E era isto que eu vos tinha a dizer, muito obrigado e desculpem pelo tempo que vos tomei.”

Vogal Raúl Martins (PS)⁰²²

Vogal Gonçalo Fonseca (PS)⁰²³

Vogal Olinto Ravara (PPD/PSD)⁰²⁴

Vogal Marques Pereira (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em ata:⁰²⁵

“Senhor Presidente, Senhores Deputados apenas para (e serei breve) enquadrar ou tentar ajudar a enquadrar depois a segunda parte da intervenção do meu camarada Francisco Picado e invetivar diretamente a Câmara no sentido de perceber duas coisas. Primeiro, o que é que a Câmara Municipal de Aveiro pensa sobre este encerramento? Porque até à data nenhuma declaração foi prestada pelo Senhor Presidente da Câmara, para percebermos o que é que a própria Câmara entende em relação a esta matéria. Aliás, nem no programa televisivo de grande repercussão se quisermos, quem esteve a defender a manutenção da linha não foi o Senhor Presidente da Câmara de Aveiro, mas sim o Senhor Presidente da Câmara de Águeda, que também o seu município é afetado por esse encerramento. E portanto, poderemos concluir que o Senhor Presidente da Câmara é favorável ao encerramento da linha?

É uma questão que gostaríamos de ver respondida.

Segundo, se não é favorável ao encerramento da linha, gostaríamos de obter esclarecimento de Vossa excelência, acerca das diligências que encetou, seguramente institucionais e sem visibilidade na comunicação social sobre estas questões, que é importante que hoje neste Fórum se possa conhecer quais as ações que vossa excelência encetou, para procurar repor, se é essa a ideia da Câmara Municipal, o serviço da linha do Vouga? É só.”

Vogal Manuel Prior (PPD/PSD) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em ata:⁰²⁶

“Senhor Presidente, eu sou a favor de tudo o que é para Aveiro. Gostava que Aveiro tivesse por exemplo um Aeroporto em São Jacinto; uma ponte para São Jacinto; tivesse o Beira-mar na liga dos campeões. Claro que o aveirismo do Senhor Presidente gostaria que o Beira-mar estivesse na liga dos campeões e a Académica na segunda liga, mas eu não vou tão longe. Que tivesse um bom comboio de Aveiro para Águeda — que é o que nós estamos a falar mas não este. Se calhar tivéssemos um comboio que não gastasse 100/150 Litros de gasóleo aos 100, o que é altamente poluente. Que fosse mais rápido, que fosse mais cómodo. Que não saíssemos de Aveiro para irmos tomar café a Águeda e quase chegássemos à hora do lanche. Tem uma vantagem — vamos comodamente instalados porque somos poucos.

Eu na outra semana fui a Águeda de comboio e constatei isso. Fui com a minha filha lá. Para lá éramos cinco pessoas. Fui depois de almoço e depois vim para cá. Depois de almoço éramos cinco pessoas para lá, para cá éramos duas; eu e a minha filha na maior parte do trajeto. Penso que é pouco. Isto tem custos ou melhor, isto é tudo bonito mas tem que ser pago e penso que também devemos ver um bocadinho esse prisma.

E o Governo anterior do Partido Socialista também deu por isto e viu que a CP e a REFER, estavam a caminho do fecho. Ou seja, não iria haver dinheiro para pagar o colosso endividamento financeiro que estava a criar.

Então o tal documento que o Senhor Presidente não nos fez distribuir, mas quero crer que teve acesso a ele e que o Partido Socialista tem, o Governo do Partido Socialista pela mão do Secretário de Estado o que propõe? Propõe é o encerramento destas linhas todas. 800 quilómetros! E propô-lo à Troika, na perspetiva da REFER e da CP serem viáveis. Mas eu não vou por aí e continuo a defender que se calhar, se todos acharmos bem que por exemplo a Câmara de Aveiro e a Câmara de Águeda assumam o “vouguinha” e façam o investimento e a manutenção do mesmo, se for possível!? Mas isto tem que ser pago. Isto tem que ser pago e temos que ver também a manutenção da linha do Vouga nessa perspetiva. Porque o Governo propõe alternativa e propõe uma alternativa que foi parecida com a que o Governo Socialista criou no trajeto Coimbra/Figueira da Foz. Foi a alternativa rodoviária que tem mais passageiros, para em mais pontos das populações porque nunca passa pelos pinhais, nem pelas terras, é mais rápido e ajuda a manutenção financeira das vias rodoviárias às Câmaras por onde passa e tem um custo para o Estado quatro vezes inferior. Mesmo falando na tal

coisa histórica e tudo, temos também que pensar nisto na parte financeira. Isto toca a todos. Toca a todos e somos nós que temos que pagar.”

Vogal Gonçalo Fonseca (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em ata:⁰²⁷

“Senhor Presidente, um pouco para reforçar aquilo que na minha intervenção anterior do dito esclarecimento disse e eu acho que é uma tónica que é fundamental quando os decisores estão perante situações deste género. E eu não exprimo a minha opinião desde logo, porque à maior parte de nós, a uns mais do que outros pelos vistos falta muita informação. Mas a questão fundamental que eu coloquei ao Senhor Deputado Olinto Ravara não é, não é se nós não temos alternativas no futuro e admito que sim — há quase sempre alternativas. A questão aqui que se coloca é o que é que se diz aos 1.400 passageiros no dia a seguir ao encerramento da linha? De que forma é que se geriu esta situação com os utentes e com os agentes que estão envolvidos com as juntas de freguesia e com as Câmaras, etc., etc., o que é que foi feito para preparar esta situação?

Admito que seja possível dizer que, aliás como alguns deputados do PSD já o disseram e afirmaram, que preferem uma solução de mobilidade rodoviária à ferrovia e, portanto, é uma declaração de princípio importante, que não é a minha posição de princípio, mas é pelos vistos digamos maioritária ou com grandes adeptos na bancada do PSD e é uma alternativa, é uma opção como outra qualquer.

Agora a questão é, o que é que vai acontecer ou o que é que iria acontecer no dia 1 de janeiro ou no dia 2 de janeiro aos 1.400 passageiros diários do “vouguinha”, porque a decisão que foi tomada à posteriori, que assume que foi uma precipitação a decisão tomada porque não tinham alternativa. E, portanto, a minha questão é perguntar por que razão é que alguém que olha (e os Senhores que gostavam muito de fazer este comentário há alguns meses atrás) que era: aqueles Senhores em Lisboa que estão e que não estão próximos das populações etc., que tomam decisões sobre...) E agora pergunto-vos: então, agora os Senhores já são da vossa cor, pergunto-vos se a crítica também não é perfeitamente merecida a alguém que tomou uma decisão que afeta umas centenas de pessoas ou uns milhares de pessoas por dia, sem que para essas mesmas pessoas se tenha encontrado uma alternativa? Muito obrigado.”

Vogal Olinto Ravara (PPD/PSD)⁰²⁸

Vogal Gonçalo Fonseca (PS)⁰²⁹

Vogal Paulo Anes (PPD/PSD)⁰³⁰

“Obrigado Senhor Presidente. Boa noite a todos. Também eu penso que vou entrar numa linha um pouco dissidente da aqui plasmada neste documento. É que concordo também que não deve ser desativado o troço Aveiro/Águeda da linha do Vouga, mas não nos termos em que vem referido na moção que é apresentada.

Considero que a estratégia de mobilidade não deve apresentar-se na lógica eminentemente sentimentalista, nem exclusivamente na lógica da racionalidade económico-financeira.

Não partilho da opinião de que seja estritamente necessário manter-se o “vouguinha” em funcionamento.

Julgo que para além das aparentes evidências, baseadas no conhecimento empírico, se deve antes apostar num estudo devidamente articulado, objetivo e que se traduzam num verdadeiro plano de mobilidade a uma escala regional, ou melhor, intermunicipal.

Primeiramente será necessário aferir-se sobre a verdadeira necessidade da linha, os custos inerentes à sua manutenção, os custos que acarreta a cada um de nós transportar um passageiro de comboio e se existem efetivamente soluções alternativas, mais eficazes e sustentáveis.

Mais eficazes em termos económicos, para o utente e para todos nós; mais eficazes em termos de mobilidade do utente; mais eficazes em termos de conforto para o utente; mais eficazes em

termos ecológicos e de eficiência energética; mais eficazes em termos de intermodalidade e polivalência; mais eficazes em termos de cobertura geográfica; mais eficazes em termos de satisfação para o utente.

Devemos aguardar pois um plano concreto, bem consolidado e justificado, para que se possa impor de forma estruturada no território.

Não estamos no tempo em que se possa continuar a fazer experiências empíricas e fragmentadas, baseadas em dados subjetivos, e pouco substanciados. E, muito menos, deixarmos conduzir por impulsos de sentimentalismos nostálgicos.

São possíveis vários modelos de mobilidade que poderão melhor responder aos anseios dos utentes e provavelmente mais consentâneos. Em devido tempo saberemos se a melhor solução será manter o caminho-de-ferro, se será o ansiado eixo rodoviário Aveiro/Águeda, ou outro.

A propósito desta questão, na última reunião da assembleia da CIRA, o seu presidente executivo, Eng. Ribau Esteves, deixou bem claro que no âmbito do Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes da Região de Aveiro, em execução desde setembro, foi dada primazia e ordem de urgência ao estudo sobre a via-férrea em apreço. Foi dito mais, que os primeiros dados serão verificados no início de 2012, eventualmente em janeiro.

Sugiro pois que, não nos precipitemos em soluções desenquadradas e mal sustentadas e aguardemos com serenidade o relatório do plano da CIRA.

E nesta senda, proponho que seja alterada a redação da moção, no sentido de se recomendar às entidades competentes que a decisão sobre o assunto seja tomada apenas com base no Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes da Região de Aveiro.

E, de igual modo recomendamos às entidades para que, caso venha a revelar-se haver solução qualitativa mais eficiente alternativa à via-férrea, então dever-se-á previamente implementar as soluções no terreno, de forma a garantir-se a mobilidade dos nossos concidadãos em transporte público, sem constrangimentos desmedidos e injustos.

Presidente da Mesa⁰³¹

Vogal Ângela Almeida (PPD/PSD)⁰³²

Vogal Marques Pereira (PS)⁰³³

Vogal Ângela Almeida (PPD/PSD)⁰³⁴

Presidente da Mesa⁰³⁵

(Saíram da sala os vogais Fernando Tavares Marques e João Alberto Simões Barbosa)

Vogal Carlos Barros (CDS/PP)⁰³⁶

Vogal Pedro Pires da Rosa (PS)⁰³⁷

Vogal Manuel António Coimbra (PPD/PSD) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em ata:⁰³⁸

“Muito obrigado Senhor Presidente. Bom, esta Moção que a Comissão Permanente traz a esta Assembleia Extraordinária, vem no seguimento da tomada de consciência por parte do país, de nós todos, dos nossos governantes, de que realmente o país está pobre.

Porque se nós fôssemos ricos (coisa que se calhar nunca fomos mas achávamos que éramos), nós não estávamos neste momento a discutir aqui a desativação da linha do Vale do Vouga ou de qualquer outra linha. Mas a nossa realidade é esta — e felizmente que caímos na realidade. Porque pior do que nós não gostarmos da realidade é a desconhecermos.

E ainda bem que finalmente, finalmente, desde junho de 2011 ou desde maio de 2011, que nós ou o que este país assumiu sobre a nossa realidade (esta triste realidade), em que temos que fazer muitos sacrifícios e mesmo assim esses muitos sacrifícios poderão não chegar.

O que nos traz aqui é realmente uma decisão que vem do memorando de entendimento assinado pelo anterior Governo com a Troika em relação ao setor ferroviário e decorrente também de outros estudos.

Ainda há bocado o meu colega Manuel Prior citou um despacho do Secretário do Estado na altura, que era o do Tesouro e das Finanças (penso eu) que era esse o pelouro do Senhor Secretário de Estado, e que referia realmente um estudo de vários cenários e em todos eles, em todos eles, todos os cenários referiam o encerramento da linha do Vouga. Todos!

Todos os cenários colocados pelo Governo do Partido Socialista colocavam o encerramento da linha do Vouga.

Isto lá está, nessa altura em que realmente o Partido Socialista na altura em que dizia para fora que as coisas estavam todas bem, que não era necessário pedir nenhuma ajuda externa, mas por dentro já faziam uma série (eu nem queria dizer de estudos), mas já seriam alguns estudos preliminares no sentido ou de decisões preliminares no sentido de cortar com aquilo que consideravam algumas despesas.

O que se passa em relação a este caso é que nós achamos que colocar a linha Aveiro/Águeda neste grande bolo de encerramento de linhas ferroviárias, nos parece que poderá ser extemporâneo.

E é por isso que nós aceitámos fazer parte e ser proponentes desta Moção, que tem como objetivo a defesa da reabilitação e recuperação do troço Aveiro/Águeda — e principalmente suportarmos uma eventual decisão em estudos que na realidade sejam fundamentados.

Nós referimos que houve um conjunto de estudos que foram feitos na altura pela REFER e pela Câmara de Águeda e pela Câmara de Aveiro, mas por aquilo que se aparenta é que realmente deram origem a algumas reformas, deram origem a uma reativação pelo menos em termos de passageiros, que iriam no bom sentido. E por isso, parece-nos que seria necessário que houvesse um outro conjunto de estudos que pudessem ajudar-nos a compreender bem se realmente o nosso desígnio terá que ir para o encerramento da linha do Vale do Vouga, principalmente este troço Aveiro/Águeda ou se nós realmente podemos pensar que há possibilidades de podermos ter uma via moderna, uma via nova, uma via que dê conforto a toda a população, que a possa usar e também uma via que seja servida com motoras, que não sejam obsoletas como neste momento é o caso. Uma via que, teria que sem sombra de dúvidas, parar nas zonas populosas e nas zonas de serviços do nosso concelho. E não se concebe que uma via destas, moderna, por exemplo não pare nas zonas das escolas de Esgueira!? Não se concebe que uma via destas não pare na zona do Caião em Esgueira!? Não se percebe que uma via destas não pare na zona do Retail Park!? Não se percebe que uma via destas ainda não tenha qualquer ligação ao Estádio Municipal!? E isto são só alguns exemplos de outros que nós podíamos dar. Por isso, achamos que deviam ser feitos estudos e que neste momento ainda não estão feitos.

Tivemos a feliz notícia, pelo menos a confirmação, aqueles que de nós por mandato desta própria Assembleia Municipal participamos na Assembleia da Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro, que está neste momento em curso um conjunto de estudos, por isso estão na fase de caracterização e diagnóstico, para ser constituído um Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes da Região de Aveiro.

Esta fase do estudo vai terminar a 17 de dezembro, está quase a terminar, mas não está terminada e houve uma garantia por parte do Senhor Presidente desta Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro de que há uma ênfase para que os estudos incidam exatamente neste percurso entre Aveiro e Águeda, neste percurso ferroviário.

E por isso parece-nos que é extemporânea qualquer decisão que vá no sentido de desativação da linha do Vouga, sem que nós possamos estar dotados de todos os instrumentos de decisão e por isso de instrumentos técnicos que levem à decisão política. Eventualmente até poderá ser que o transporte rodoviário seja uma solução. Bem, pelo menos teria a vantagem de passar mais pelo centro das diferentes localidades e isso já se faz em muitas regiões — se calhar é também uma alternativa. E por isso nós com esta Moção não queremos fechar portas, antes pelo contrário. Nós queremos abrir portas e queremos que a decisão política seja mais bem sustentada do que aquela que aparentemente foi tomada pelo governo anterior e agora

retomada por este Governo, com um despacho que felizmente neste momento e por razões que não são propriamente estas que nós agora estamos a defender, mas que foi neste momento suspensa e espero que continue suspensa por muito mais tempo, até nos termos estes instrumentos de que nos permitam tomar uma decisão consciente daquilo que é a realidade da mobilidade do nosso município e nos municípios vizinhos. Muito obrigado.”

Da Câmara Municipal

Presidente da Câmara:⁰³⁹

“Alguém me dizia há muito tempo assim: – nunca uses da palavra, sem ter a certeza que aquilo que vais dizer acrescenta algo de importante ao valor que o silêncio tem.

Tenho dúvidas que aquilo que eu possa dizer possa vir a valorizar este debate, até porque tivemos aqui uma multiplicidade de perspetivas, de opiniões, defendendo cada um a sua tese, uns a favor, outros contra, argumentando uns com mais racionalidade, outros com mais afetividade ou romantismo. Mas no fundo todos com o mesmo objetivo de defender Aveiro. Houve aqui diferentes perspetivas e eu permiti-me sumariar muito rapidamente três ou quatro que me parecem mais relevantes. É a perspetiva económica — e penso que ficou claro aqui que ninguém perceberá ou pelo menos temos muita dificuldade em perceber, como é que depois de avultados investimentos feitos nos últimos tempos aqui, depois disto tudo, a conclusão (e enquanto ainda há investimento em curso neste momento) como é que o desaguar deste processo é assim o encerramento rápido desta forma!

Há no entanto, também nesta perspetiva económica, há outra face. A face da taxa média de ocupação — e como sabem está muito abaixo daquilo que era desejável. Tivemos também aqui já o exemplo que nos foi dado e esses são os números que nos foram fornecidos na Secretaria de Estado das Obras Públicas.

O custo médio de cada bilhete (e são sempre dados e fornecidos em termos oficiais na Secretaria de Estado), o custo médio de cada bilhete é de 1,3 € — e o custo real, o custo efetivo, o custo para cada passageiro ou melhor cada passageiro paga uma média de 1,3 € e o custo real é cerca de 5 €.

O que representa naturalmente prejuízos avultados para quem gere o espaço. Há o custo social dirão. E é evidente que sim. Há também aqui um custo social que nós temos que imputar a este processo. Mas aquilo que é referido pelo Dr. Olinto há pouco, os dezasseis mil e setecentos milhões (penso que foi esse o número que referiu), que passa da dívida que todos nós temos, porque muitas vezes pensamos que a dívida não é nossa!? A dívida que todos nós temos, estes dezasseis mil e setecentos milhões, e nós vamos perdendo a noção do que são dezasseis mil e setecentos milhões. Naturalmente no mínimo obriga-nos aqui a refletir sobre esta questão e sobre as opções que este processo merece.

Há também a comparação em termos de custos operacionais entre a ferrovia e o autocarro. E há claramente aqui nos eixos de baixa procura, uma vantagem muito forte do autocarro em relação à ferrovia.

Em termos ambientais, também já aqui foi referida essa perspetiva, há o consumo brutal de uma automotora e a poluição no fundo que ela gera, os tais 115 ou 140 litros de diesel aos 100 Kms. Mas é mais de um litro em cada metro que anda e está a consumir.

Mas também há outra vertente que temos que analisar porque isto tem sempre duas vertentes, é como uma moeda, tem duas faces. É que este corredor em termos de futuro pode ser muito importante. Aveiro pode crescer para os 150.000 habitantes. Águeda poderá crescer para os 100.000 habitantes — e aí haverá certamente necessidade daquilo que neste momento não é tão necessário, mas poderá ser necessário. E o drama, naturalmente é esse. Nós agora podemos tomar uma decisão que amarre, que fracture, que impeça que no futuro possa surgir uma outra solução.

Há também a dimensão histórica e já aqui foi referida com todo o pormenor, com todo o rigor, com a busca que foi feita. São mais de cem anos de história que ali estão presentes e naturalmente deveremos ter isso em consideração.

Há depois a outra face da moeda. As sociedades evoluem, o progresso obriga-nos a atualizações, e eu acredito por exemplo que quando a linha do Vouga surgiu há cem anos certamente que originou um movimento de grande oposição — pelo menos daqueles que tinham interesses no transporte na altura, que eram frequentes com animais, as hospedarias, as carruagens, tudo o que envolvia essa área. Certamente não terá sido aceite bem que tivesse surgido, que tivesse havido uma evolução nos tempos, que tivesse dado origem àquela linha que vem naturalmente fraturar esses seus negócios.

Há também a questão afetiva e sentimental. E o Senhor Presidente da Junta de Eixo, eu acho que tem que haver sempre espaço para o romantismo, se não a vida também não tem muita graça e muito sabor e naturalmente a este nível todos nós reconhecemos que em termos de afetividade e de sentimentos é uma linha que nos toca muito e foi também por isto nos últimos anos, quero aqui dar nota disso. O nosso município tendo como grande entusiasta e como grande dinamizador o então vereador e atual presidente da assembleia municipal, acabou por criar uma dinâmica e um envolvimento neste processo que esteve na origem destes investimentos que aconteceram.

Como sabem os investimentos não acontecem normalmente apenas por fruto da Administração Central que se lembrou sozinha de aqui assim fazer o investimento. Houve um esforço grande, um trabalho grande — e quero aqui saudar essa imensa dedicação, esse entusiasmo que o Dr. Miguel Capão Filipe na altura como Vereador, desenvolveu neste processo. E daí também compreender esta emoção, este romantismo com que lida com este processo. Mas não me queria estender muito mais, não queria ser mais maçador.

Permitam-me que foque ou que coloque ou que centre em duas perspetivas neste processo. A primeira a perspetiva a da responsabilidade. Mal ou bem, e penso que este não é o momento ou não deverá ser o momento para fazer análises dessa natureza, o Governo da República Portuguesa propôs à famosíssima Troika o encerramento de 800 quilómetros de linhas ferroviárias. A Troika analisou, ponderou, refletiu, e aceitou e foi assinado de livre vontade (este de livre vontade é relativo), porque havia uma condicionante financeira que no fundo levou a que fosse assinado, mas a assinatura considera-se de livre e espontânea vontade, o nosso Governo da República Portuguesa em nome de todos nós assinou um compromisso escrito.

Depois desse compromisso ser assinado, depois de uma parte significativa do dinheiro vir para o nosso lado, aí bem, depois do dinheiro estar cá vamos pensar e vamos analisar isto muito bem — porque há aqui questões que podem não estar certas.

Penso que muitos de nós, quase todos nós, somos do tempo em que estas coisas bastavam um aperto de mão.

Quando se assina um compromisso as coisas são muito complicadas depois de as alterar. E independentemente da razão toda, a postura do município é esta, de razão que tenhamos neste processo, da defesa que nós entendemos que deve ser feita da linha do Vouga e da sua perseguição, nós não podemos ignorar nem rasurar esta realidade nua e crua e este compromisso que foi feito assumido pelo Estado Português.

Vamos naturalmente como é nosso dever continuar a lutar e a fazer todos os esforços para que a linha do Vouga possa ser mantida, mas não é tarefa fácil, muito pelo contrário!

A última perspetiva tem a ver com a mobilidade, questão já aqui colocada por todos, de uma forma mais emotiva até pelo Senhor Sesnando.

Parece-nos que a primeira e a grande exigência que se coloca a todos nós, a primeira de todas é garantir por todos os meios que os cidadãos que hoje utilizam a linha do Vale do Vouga como meio de transporte e que encontram nessa linha uma resposta para as suas necessidades,

quer profissionais, quer lúdicas, nunca deixarão de ter acesso a um serviço que para eles, para a sua vida, é decisivo. Este deve ser o enfoque central.

Temos que garantir, sempre, seja amarelo ou preto, seja autocarro ou em comboio, seja alto ou seja baixo, o que nós temos sempre que garantir e esse é um dever nosso, de cada um de nós, é que os cidadãos nunca serão afetados naquilo que para eles é essencial.

Este acerto, este ajuste, este adiamento que o Governo fez no processo, saudamo-lo de forma muito viva. Saudamo-lo porque recolhe esta preocupação central.

Houve um adiamento por uma causa única, houve um adiamento porque não estavam reunidas as condições para que este princípio que aqui foi referido fosse cumprido. Não estava garantido que os cidadãos tivessem transporte! E como não estava garantido e enquanto não estiver garantido, é evidente que não haverá encerramento nenhum de nada, porque aí merecerá toda a nossa oposição. O nosso princípio maior é este.

Este compasso de espera também nos permite aqui, como foi referido já, e dar de nota aqui assim em diversas intervenções, possamos ter acesso a mais documentos, a mais estudos, a mais informações que nos podem chegar nomeadamente nesta perspetiva intermunicipal, em que este assunto se enquadra e que nos podem ser fundamentais para reforçar esta posição. Em conclusão. Nos contactos que temos mantido ao mais alto nível em termos de Secretaria de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, temos procurado defender os pontos que eu referi como positivos. É evidente, naquele espaço não se referem os negativos. Embora tenhamos consciência dos constrangimentos e eles são-nos colocados com toda a franqueza, suportados nesses números, nesses elementos. Mas iremos naturalmente e é essa a nossa intenção, se essa for a vontade da Assembleia, e é também neste compasso de espera da nossa parte para avaliar aquela que é a sensibilidade, qual é a postura da Assembleia. Naturalmente que também não era correto andar a assumir compromissos com ninguém sem primeiro avaliar esta, e ter a noção do que a Assembleia pensa sobre o assunto. Portanto vamos continuar a defender, se essa for a perspetiva e aquilo que a Assembleia venha a aprovar, a manutenção da linha. Mas fundamentalmente, colocando sempre o enfoque naquilo que é a exigência de um melhor serviço e naquilo que é garantir para nós o essencial. Todos os cidadãos, nenhum cidadão, possa ser prejudicado na sua mobilidade com este processo. Muito obrigado.”

Presidente da Mesa [040](#)

Membros da Assembleia

Vogal Filipe Guerra (PCP) [041](#)

“Senhores Deputados, francamente não contava fazer uma segunda intervenção, mas achei que devia fazê-lo.

O primeiro aspeto é este Senhores Deputados. Ouvei aqui referências às dificuldades financeiras do país. Senhores Deputados o nosso país não é pobre, quem é pobre é o povo! É o povo. Este país aqui há muito dinheiro. O problema é a sua aplicação, onde é que ele é gasto, donde é que ele é sacado e para onde é que ele vai? Esse é que é o problema. Por exemplo no PSI 20, das 20 empresas do PSI20, 19 nem sequer têm sede de escala em Portugal.

Portugal é um país que tem por exemplo um offshore da Madeira! Portanto Portugal não é um país pobre. Essa sacrossanta desculpa das contas públicas já foi utilizada pelos piores motivos durante o século XX neste mesmo país, e também pelo Ministro das Finanças. E, francamente, está na altura do inventarem portanto mentiras novas, porque nós estamos fartos destas. Senhores Deputados, em relação à linha do Vale do Vouga, eu diria que neste aspeto, nós aqui, aqui não há meias tintas Senhores Deputados. Ou se está com a linha ou se está contra a linha! Desculpas, escapismos, desejos de um oásis para desculpar a derrota inevitável e para já do encerramento a seguir da Linha do Vale do Vouga, da nossa parte não são aceitáveis. Isso, portanto, são desculpas de mau pagador. Que de facto demonstram o quanto corroboram

as políticas deste Governo da Troika. Portanto estas políticas de traço nacional por parte de muitos deputados aqui na Assembleia Municipal de Aveiro, facto que nós lamentamos naturalmente. E mais que tratando-se de uma causa tão nossa, tão aveirense, portanto um desígnio local, regional, nacional, de facto não compreendemos esta postura por parte dos Senhores Deputados.

Senhores Deputados, ouvi aqui argumentos que são de total subjetividade, são argumentos de quem não lê ou não quis ler ou então não quis entender o que está escrito na Moção.

A Moção apoia-se em factos concretos! A Moção cita estudos, cita relatórios, dá números. Esta Moção não diz em lado nenhum que a linha do Vale do Vouga transporta cinco senhores ou cinco passageiros por dia! Diz que são 610.000 por ano.

Senhores Deputados, o défice de exploração da linha do Vale do Vouga, nas contas globais da CP, por ano — e estou a reportar-me a uma notícia do Público saída no mês passado, representam 1%. Portanto não pode ser essa a desculpa invocada para desprezar a linha do Vale do Vouga.

Senhores Deputados, por favor digam-me uma área metropolitana na Europa, cujo serviço de transportes públicos é pago apenas pelo serviço da bilhética e não tenha participação do Estado. Não existe Senhores Deputados. Não existe. O que existem é efeitos multiplicadores portanto à frente.

Um investimento, um transporte coletivo, é um ganho — está estudado. Esta própria autarquia no mandato anterior fez aqui um debate em Aveiro na altura sobre o metro de superfície em que eu estive presente e alguns dos Senhores Deputados terão estado. E perceberam o quanto é vantajoso para o município um investimento para o transporte coletivo sobre carril.

Senhores Deputados, falou-se também do défice e mais défice e mais défice, os sacrossantos défices, a sacrossanta dívida pública e dívida soberana.

Senhores Deputados, as empresas públicas de transportes nomeadamente a CP, não estão com dificuldades financeiras por custos de operação ordinários. Estão com dificuldades financeiras porque os sucessivos governos obrigaram essas empresas públicas à construção de obras, aumento de linha ou material circulante, não tendo feito qualquer orçamentação em Orçamento no montante destinado em rubrica do Orçamento do Estado, portanto para suportar essas obras.

Foram essas empresas que portanto hoje pagam serviço de dívida à banca gigantescos, colossais, e que estão a afundar essas empresas. Senhores Deputados terminando, o último argumento é o seguinte: na realidade a discussão aqui é uma discussão de classe. É uma discussão portanto onde se opõem uns e se opõem outros, consoante o seu posicionamento na sociedade portuguesa.

É verdade Senhores Deputados. É que não há nenhum Senhor Deputado que vá votar contra esta Moção (e eu espero bem que não haja, mas já tenho tido mais certezas) que seja utilizador desta linha do Vale do Vouga. Ou seja, que tenha familiares próximos que utilizem a linha do Vale do Vouga ou que vá às seis da manhã ou às sete para a estação de Aveiro da CP dizer àqueles utentes, àqueles pessoas, àqueles estudantes que vão para Águeda estudar, aqueles trabalhadores que vão para Águeda trabalhar, nenhum dos Senhores Deputados vai dizer a um desses cidadãos, a um desses utentes, que aquela linha não serve, que é para deitar abaixo, eles que se safem. Nenhum dos Senhores vai fazer isso certamente.

E o grande âmago da discussão é este: é que aqui é uma coisa, mas a vida lá fora, a vida real contínua, com gente real, com pessoas que existem e que não são números, nem são défices, são povo.”

Vogal Ivar Corceiro (BE)⁰⁴²

“Bem, eu admito que fico perplexo com algumas informações da bancada de direita e hoje fiquei mais uma vez, principalmente na intervenção do Deputado Olinto Ravara!

É que parece que a modernização da linha do Vouga nem sequer está em cima da mesa, e em nome da crise, substituir uma linha ferroviária pelo eixo rodoviário serve, pronto, fica feito. Quem não tiver carro que se safe! Isto em nome da crise.

Há em Portugal uma prevalência do transporte rodoviário, face ao transporte ferroviário que é gravíssima.

E é também em nome da crise precisamente que isto tem que ser contrariado. O padrão petróleo (e quem está ligado à área económica, todos nós sabemos isso, é senso comum) está a chegar ao fim e vai ser cada vez mais caro, mais insustentável ter um país inteiro dependente de energia que nem sequer cá produz, que é cara e que tem que ser importada.

A rede ferroviária nacional tem que ser uma alternativa efetiva para as diferentes deslocações de pessoas e bens entre os principais aglomerados urbanos. E isto é que é uma solução também para a crise. Aliás é assim nos países que não estão em crise — e isso inclui também a linha do Vouga, com um investimento claro, não da maneira que está! E não é deixá-la ao abandono como tem sido feito pelo poder político em Portugal, pelo poder político de direita.

Foi a direita que abandonou o transporte ferroviário em Portugal, incluindo esta linha, e não o Vasco Gonçalves como alguém decidiu inventar para aí!? Não é verdade. Também não é importante que alguém imagine que sim, mas o Vasco Gonçalves nunca mandou fechar linha do Vouga nem absolutamente nenhuma.

Agora é óbvio que tem que haver um estudo que eventualmente transforme a linha num metro de superfície, uma linha mais rápida de alguma forma. Isto com um estudo, não se vai decidir aqui assim sem mais nem menos, tem que haver um estudo, mas não é esquece-lo e pronto.

E ninguém tenha dúvida que o maior custo seja ele social ou económico é trocar o comboio pelo automóvel.

É também verdade, e todos sabemos isso, que Aveiro concelho, também Aveiro região, tem uma característica que dificulta muito a política de mobilidade necessária. Isto porque sendo mesmo uma cidade média, tem uma população bastante dispersa. E tendo isto em conta, é óbvio ainda que acho que todos concordam com isso, que trocar um transporte coletivo pelo individual torna o custo social ainda mais alto. Muito obrigado.”

Vogal Carlos Barros (CDS/PP)⁰⁴³

“Só uma palavra muito rápida Senhor Presidente. Acontece que realmente e até já foi o caso da nossa linha do Vale do Vouga, o próprio Governo já recuou. Portanto, isto estar-se realmente aqui a afirmar que são compromissos que se tomam! Talvez dadas as medidas que o Governo apresentou, ele até já recuou em várias coisas, inclusivamente suspendeu o encerramento da linha do Vale do Vouga. Portanto penso que é uma luta que nós devemos ter e estou plenamente de acordo com as palavras que o nosso candidato do Partido Comunista aqui afirmou, que é realmente uma linha que tem que ser estudada, tem que ser implementada e tem que ser realmente estudada a fundo para se desenvolver e para não deixar morrer. Era só Senhor Presidente.”

Vogal Francisco Picado (PS)⁰⁴⁴

“Relativamente à segunda parte da minha intervenção e voltando ao aspeto mais específico da recomendação que está na Moção à Câmara Municipal, eu acho que não bastam palavras. E o que é que eu quero dizer com isto? Eu acho que, a posição negociada da Câmara Municipal perante o Governo é muito mais consistente se conseguir fazer passar uma perspetiva de que fez tudo o que estava ao seu alcance, não apenas com palavras, mas com atos e em termos de mobilidade, para poder exigir ao Governo que reequacione esta questão. Por exemplo, há um argumento que é utilizado diversas vezes aqui nesta Assembleia que se prende com a participação do Estado aos Transportes Públicos das Autarquias.

Nós não nos podemos esquecer nesta altura, ou seja não podemos usar o argumento para umas coisas e esquecermo-nos desta altura que Lisboa e Porto são os únicos municípios do

país com transportes públicos que são subsidiados, que têm indemnizações compensatórias. Aveiro não tem. Outros municípios não têm. E portanto esse é o momento fundamental no meio desta equação toda.

E eu penso que o Governo não está desatento a esta matéria. A segunda questão tem a ver com um conjunto de políticas de mobilidade que a Câmara deve implementar. Eu não gostaria de ser incoerente com aquilo que aqui tenho afirmado. Sei que estão a correr dois estudos, um municipal e um intermunicipal. e tenho sido crítico relativamente a algumas medidas que a Câmara tem tomado sem ter os estudos concluídos, porque penso que poderão de alguma forma cair em contradição. Mas eu penso que é urgente que a Câmara desenvolva ações concretas. E a Moção ou a recomendação refere isso — que se desenvolva ações concretas que demonstrem precisamente ao Governo que o município está a fazer tudo aquilo que está ao seu alcance para induzir a procura na Linha do Vale do Vouga. E isto tem a ver com questões de estacionamento, tem a ver com questões de transportes públicos complementares, como já foi referido e em articulação com a Moveaveiro. Tem a ver com a articulação com a própria CP, tem a ver com questões de intermodalidade, tem a ver com a extensão desses aspetos a outros municípios por exemplo a Ílhavo, em termos de intermobilidade.

Tem a ver sobretudo com um esforço que é necessário que a Câmara desenvolva em termos práticos para poder chegar ao Governo e dizer: - nós fizemos tudo o que estava ao nosso alcance do ponto de vista das políticas municipais, para induzir a procura na linha do Vale do Vouga.

Há aqui gente muito mais entendida que eu na matéria, mas por exemplo, de utilizarem instrumentos de Ordenamento do Território para induzir a procura da linha do Vale do Vouga (convenhamos que a linha não é simpática nesse aspeto) por onde passa, é possível fazer alguma coisa nesse sentido, nomeadamente desenvolvendo por exemplo Planos de Pormenor ou induzindo as pessoas que queiram investir em imobiliário (que atualmente neste caso não é propriamente um argumento muito famoso), para fomentar e induzir a procura nesse aspeto.

É preciso articular (e há aqui um aspeto que é referido no documento), é preciso articular os percursos da Moveaveiro com os percursos da linha do Vale do Vouga. É preciso fazer fluir as pessoas para a procura da linha do Vale do Vouga, para as paragens, para os apeadeiros, para de facto podermos afirmar perante quem quer encerrar esta linha, como eu disse, sem nenhum critério diferenciador. É preciso podermos afirmar claramente que fizemos tudo o que estava ao nosso alcance para induzir a procura. E a partir daí sim, eu penso que temos uma posição negocial muito mais forte para argumentar de uma forma muito mais concreta com ações, com efeito produzido com estas ações concretas.”

Presidente da Mesa⁰⁴⁵

Vogal Paulo Anes (PPD/PSD)⁰⁴⁶

De seguida o Presidente da Mesa interrompeu os trabalhos⁰⁴⁷ a pedido do Vogal Paulo Anes, para indicar à Comissão Permanente um acréscimo ao texto dos considerandos do ponto onze, da Moção.

Retomados os trabalhos, o presidente da Mesa deu conhecimento que a Comissão Permanente aceitou incluir no último dos considerandos o seguinte⁰⁵¹ texto:

«...nomeadamente tendo em consideração o Plano de Intermunicipal de Mobilidade e Transportes da Região de Aveiro, em elaboração pela Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA).»

De seguida o Presidente da Mesa colocou à votação⁰⁵² Ponto Único – Debate sobre a desativação do troço Aveiro/Águeda da linha do Vouga; Moção, sendo o mesmo aprovado por maioria, com trinta um votos a favor (PSD11+CDS7+PS9+ BE2+PCP1+IND1) e sete abstenções (PSD7).

Não houve declarações de voto.⁰⁵³

De seguida, o Presidente da Mesa⁰⁵⁴, nos termos do artigo 92.º da Lei 169/99 de 18 de setembro, na redação dada pela Lei 5-A/2002 de 11 de janeiro, colocou à deliberação do plenário a aprovação em minuta da ata respeitante a esta reunião extraordinária, não se verificando oposição.

Depois de lida, a ata em minuta foi colocada à discussão não se verificando intervenções. Submetida à votação foi a mesma aprovada por unanimidade, cujo texto se anexa, fazendo parte integrante da presente ata.

Continuando, o presidente da Mesa⁰⁵⁵deu por encerrada a Sessão Extraordinária de dezembro.

Eram 23:00 horas do dia 14 de dezembro de 2011.

Para constar e devidos efeitos se lavrou a presente ata, que tem como suporte gravação digital de tudo quanto ocorreu na respetiva reunião, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 43.º do Regimento, e vai ser assinada pelo Presidente da Assembleia e por mim, Manuel Cartaxo, funcionário municipal coordenador do Gabinete de Apoio à Assembleia Municipal, que a elaborei nos termos legais.

(02:30)