



Projeto de Resolução n.º 944/XIII/2.^a

Pela urgente revisão das intenções de investimento em infraestruturas ferroviárias do Plano Ferrovia 2020, incluindo novamente a ligação da ferrovia ao Aeroporto de Faro nas prioridades de investimento ferroviário a nível nacional

A versão final revista do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas para o horizonte 2014-2020 (*PETI3+*) foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015, de 20 de agosto.

O *PETI3+* estabelece um vasto conjunto de projetos prioritários de transportes e infraestruturas, «concretizando a implementação progressiva das Redes Transeuropeias de Transportes, com especial enfoque nos setores ferroviário e marítimo-portuário, críticos para o aumento da competitividade das exportações Portuguesas para a Europa e resto do mundo, mobilizando para o efeito fontes de financiamento públicas, comunitárias e privadas» (RCM 61-A/2015).

O *PETI3+* estabelece, ainda, a continuação das reformas estruturais a empreender neste setor, prosseguindo o aumento da sua competitividade, sustentabilidade e concorrência, bem como a criação de valor para a economia nacional.

Culminando um intenso processo de debate, participação e consulta pública, a aprovação do Plano assentava em três objetivos estratégicos:

a) Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas portuguesas e a criação de emprego;



b) Assegurar a competitividade do setor dos transportes e a sua sustentabilidade financeira;

c) Promover a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o país e a sustentabilidade ambiental.

O diagnóstico e a experiência acumulada ao longo do processo, bem como a identificação dos constrangimentos e reflexões realizadas pelo Grupo de Trabalho criado pelo Governo para apresentação das recomendações de investimentos a realizar em infraestruturas de elevado valor acrescentado, permitiram uma análise crítica do setor dos transportes no âmbito da qual, relativamente aos pontos fracos, foi possível, desde logo, assinalar o «fraco nível de intermodalidade do sistema de transportes».

No que respeita ao setor ferroviário, por sua vez, esta análise identifica, em termos gerais, constrangimentos que resultam da «ausência de eletrificação numa parte significativa da rede» e da «falta de interfaces com a rodovia e com aeroportos», assinalando-se ainda, especificamente, a «falta de ligação do aeroporto de Faro à rede ferroviária nacional» como um dos pontos fracos do setor aéreo e aeroportuário.

Compreende-se, pois, que o fomento da intermodalidade entre modos e redes de transportes seja identificado como uma das prioridades de intervenção para os projetos de investimento a concretizar até ao ano de 2020 e que essa prioridade se reflita nas propostas consideradas para o eixo de desenvolvimento designado por *Corredor do Algarve*.

De facto, o *PETI3+* salienta a relevância de um novo corredor horizontal que, unindo toda a região do Algarve ao aeroporto de Faro, portos e plataforma logística da região, se considerava estratégico para o setor do turismo nacional, visando a prossecução dos seguintes objetivos:



- «Desenvolvimento do aeroporto de Faro enquanto infraestrutura estratégica para o turismo do Algarve e aumento da sua área de influência através da construção de uma ligação ferroviária direta à linha do Algarve;
- Desenvolvimento da linha do Algarve e sua ligação direta ao aeroporto de Faro;
- Desenvolvimento dos portos de Portimão e Faro.»

E é assim que, em consonância com estes objetivos, o *PETI3+*, além da eletrificação da linha do Algarve, considera igualmente a ligação da ferrovia ao aeroporto de Faro no conjunto dos investimentos a realizar, até 2020, em infraestruturas de elevado valor acrescentado.

A importância estratégica desta ligação, aliás, de há muito que era reconhecida e reiteradamente identificada em estudos e planos regionais.

Em 1995, por exemplo, a «construção do Ramal ferroviário de ligação ao Aeroporto de Faro» era uma das medidas constantes do Plano Regional de Turismo do Algarve (aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 8/95, de 9 de fevereiro), no âmbito dos projetos e orientações estratégicas para a região com vista à requalificação do turismo.

A falta de ligação da ferrovia ao «aeroporto de Faro e à zona de expansão da Universidade de Faro (Gambelas), bem como a falta de interconetividade que retira competitividade a este meio de transporte», era igualmente um constrangimento identificado no Plano Estratégico de Desenvolvimento da Região do Algarve, documento publicado em 1999 sob iniciativa e responsabilidade da Associação de Municípios do Algarve.

Por sua vez, o Plano de Desenvolvimento Regional 2000-2006 (Ministério do Planeamento, 1999), que constitui a proposta portuguesa de enquadramento e programação financeira que daria origem ao estabelecimento do Quadro Comunitário de



Apoio 2000-2006, consideraria, no que respeita ao Algarve, «indispensável» (...) o estabelecimento de articulações intermodais, em especial associadas ao aeroporto» de Faro.

Como se vê, é na sequência de um antigo consenso estratégico que o *PETI3+*, aprovado em agosto de 2015, inclui a ligação da ferrovia ao aeroporto de Faro nos investimentos a realizar até 2020 em infraestruturas de elevado valor acrescentado, considerando a importância desta ligação do ponto de vista da economia, do turismo e da mobilidade na região.

Não obstante este antigo consenso e a priorização deste investimento por parte do *PETI3+* (que, além de identificar as fontes de financiamento e proceder à calendarização da obra, fora sujeito, nos termos legais, a um processo de Avaliação Ambiental Estratégica, conduzido pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil), o atual Governo acabaria por deixar cair esta opção, retirando-a dos projetos a considerar, a nível nacional, para o horizonte temporal 2016/2021, nos termos do Plano de Investimento em Infraestruturas *Ferrovia 2020*.

De facto, e ainda que se funde no *PETI3+*, este Plano de Investimentos Ferroviários, apresentado pelo atual Governo em fevereiro de 2016, considera alterações muito significativas no que respeita ao Algarve, claramente penalizadoras da economia, do turismo e da mobilidade da região.

Estas alterações começam por uma desvalorização de ordem estratégica: enquanto que no *PETI3+* o *Corredor do Algarve* era um dos seis eixos de desenvolvimento prioritários, o Plano *Ferrovia 2020* considera dois corredores internacionais (Norte e Sul) e dois corredores Norte/Sul (Linhas do Norte e Minho), sendo a Linha do Algarve relegada, com as Linhas do Douro e do Oeste, para os designados «Corredores complementares».



A esta desvalorização estratégica associa-se, como seria de esperar, uma redução no investimento e nos projetos a considerar, nomeadamente o abandono do projeto de ligação da ferrovia ao aeroporto de Faro, o que corresponde a um retrocesso inaceitável nas intenções de investimento em infraestruturas na região do Algarve.

Tendo em atenção o exposto, e ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

- 1- Proceda à urgente revisão das intenções de investimento em infraestruturas ferroviárias do *Plano Ferrovia 2020*, por forma a incluir os projetos que constavam para o *Corredor do Algarve* no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas para o horizonte 2014-2010 (*PETI3+*), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 61-A/2015, de 20 de agosto.
- 2- Volte a incluir, nomeadamente, a ligação da ferrovia ao Aeroporto de Faro nas prioridades de investimento ferroviário a nível nacional.

Palácio de São Bento, 22 de junho de 2017

Os Deputados,

Luís Montenegro

José Carlos Barros

Cristóvão Norte

Luís Leite Ramos

António Costa e Silva

Joel Sá

Paulo Rios de Oliveira

Virgílio Macedo

Emídio Guerreiro



GRUPO PARLAMENTAR

Fátima Ramos

Luís Campos Ferreira

Paulo Neves

António Topa

Carlos Silva

Luís Vales