



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

---

## Informação

Projetos de Resolução n.º 944/XIII/2.<sup>a</sup>  
(PSD) e 1344/XIII/3.<sup>a</sup> (PCP)

Discussão ocorrida nos  
termos do artigo 128.º  
n.º 1 do RAR, em  
reunião da Comissão de  
21/03/2018

---

Epígrafe. 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.  
Pela melhoria do transporte ferroviário no Algarve



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

---

1. Quinze Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata tomaram a iniciativa de apresentar o Projeto de Resolução (PJR) n.º 944/XIII/2.ª (PSD), ao abrigo do disposto na alínea b) do artigo 156.º (Poderes dos Deputados) da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º (Poderes dos Deputados) do Regimento da Assembleia da República (RAR). Por sua vez, doze Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português tomara a iniciativa de apresentar o Projeto de Resolução n.º 1344/XIII/3.ª (PCP), ao abrigo das mesmas normas constitucionais e regimentais.
2. As iniciativas deram entrada na Assembleia da República a 23 de junho de 2017 e 19 de fevereiro de 2018, tendo sido admitidas a 27 de junho 2017 e 20 de fevereiro de 2018, respetivamente, datas nas quais baixaram à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas.
3. Os Projetos de Resolução n.ºs 944/XIII/2.ª (PSD) e 1344/XIII/3.ª (PCP) foram objeto de discussão na Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, em reunião de 21 de março de 2018, a qual foi objeto de gravação.
4. A discussão dos PJR n.ºs 944/XIII/2.ª (PSD) e 1344/XIII/3.ª (PCP) ocorreu nos seguintes termos:

O Senhor Deputado Paulo Sá (PCP) apresentou o PJR n.º 1344/XIII/3.ª, lembrando que o transporte ferroviário no Algarve não beneficiou, ao longo das décadas, das necessárias obras de modernização, tem apenas uma via, apenas um troço está eletrificado, o material circulante é antiquado e não é atrativo tanto para transporte de passageiros como de carga, tendo perdido relevância para outros modos de transporte. Referiu que o Governo tinha anunciado e iniciado recentemente as obras de modernização desta via, de eletrificação dos dois troços que faltam: Vila Real de Santo António-Faro e Tunes-Lagos. Defendeu que a obra de eletrificação era de valorizar, pois era esperada há décadas, mas já registava alguns atrasos, que era preciso recuperar e realçou o facto de este PJR defender que esta obra de modernização devia incluir também uma ligação ferroviária ao aeroporto. Reiterou a necessidade de equacionar a ligação ferroviária a Espanha, para que esta ligação se



#### Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

possa tornar a médio prazo numa realidade. Referiu igualmente a necessidade de reconversão das oficinas da EMEF no Algarve para reparação e manutenção de material circulante elétrico, preservando os postos de trabalho atualmente existentes. Não obstante, frisou, até à conclusão destas obras de fundo, era possível levar a cabo obras mais modestas, com orçamento mais limitado e que podiam tornar a linha ferroviária mais atrativa para os visitantes, como melhoria do material circulante, obras de beneficiação de estações e apeadeiros e criação de novos apeadeiros, melhoria da articulação entre meio rodoviário e meio ferroviário, criação de ligações diretas entre Vila Real de Santo António e Lagos e reforço do pessoal operacional, nomeadamente maquinistas e revisores..

Por sua vez, o Senhor Deputado Cristóvão Norte (PSD) apresentou o PJR n.º 944/XIII/2.<sup>a</sup>, referindo a importância crucial deste meio de transporte para a região. Lembrou que a ligação ferroviária ao aeroporto de Faro constava de todos os estudos desde 1995 como um pilar de mobilidade vital para garantir maior mobilidade, dinamizar a economia e criar riqueza, não se tendo concretizado ao longo dos anos. Referiu que, em 2015, pela aprovação do PETI 3+, a ligação ferroviária ao aeroporto ficou estabelecida como uma das prioridades nacionais, não apenas porque a região reclamava esta importante infraestrutura mas porque a região acolhe 9 milhões de passageiros e a tendência tem vindo a ser crescente. Defendeu que fazia todo o sentido procurar uma alternativa ao modo rodoviário, que tem equação económico-financeira adequada, por força do desembarque de passageiros no aeroporto de Faro. Referiu que o atual Governo, na revisão que fez do programa Ferrovias 2020, despromoveu esta ligação ferroviária ao aeroporto e que poucos meses antes das eleições autárquicas, o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas referiu que até poderia ser favorável à iniciativa mas a mesma carecia de estudos de impacto ambiental. Espera que o Governo reveja a sua posição por força destes projetos de resolução e de manifestações públicas a este respeito. Referindo-se ao PJR n.º 1344/XIII/2.<sup>a</sup>, informou que o PSD concorda genericamente com o mesmo, tendo feito uma análise dos pontos resolutivos. Concluiu, recordando que, para ir de Lagos a Vila Real de Santo António, que são cerca de 130 km, a viagem de comboio demora cerca de 3 horas e o meio ferroviário praticamente só funciona bem entre Faro e Olhão, de resto, pouco funciona porque os meios são escassos, não há aposta no modo ferroviário e este não foi encarado como alternativa para a região. Quanto à



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

eletrificação, afirmou esperar que o Governo concretizasse aquilo que assumiu e conclua a obra em tempo.

Usaram da palavra, para discussão dos projetos de resolução, os Senhores Deputados Heitor de Sousa (BE), Luís Graça (PS) e Hélder Amaral (CDS-PP).

O Senhor Deputado Heitor de Sousa (BE) afirmou não colocar em causa a bondade dos PJR em causa, sendo que o seu grupo parlamentar subscreve a intenção de ambos os PJR de requalificar o modo ferroviário no Algarve, porque esta linha, apesar de ter um traçado transversal, é bastante condicionada pelo facto de, quando foi construída, ter sido orientada para a ligação à linha do Sul, pelo que não serve transversalmente o Algarve, permite que os aglomerados do litoral tenham acesso à linha ferroviária do Sul. Assim, o desenho da própria linha ferroviária do Algarve não está de acordo com a dinâmica de desenvolvimento urbano e dos territórios do litoral. Uma das exigências que os municípios do Algarve colocavam era a possibilidade de um modo ferroviário de superfície ligeiro (*tram train*) para promover o modo ferroviário como alternativa ao modo ferroviário nas ligações transversais. Lembrou que tinha chegado a ser feito um estudo prévio para introdução de uma linha de ferrovia ligeira com ligação ao aeroporto de Faro, mas essa linha estava integrada num projeto de ligações ferroviárias com algumas "antenas", por exemplo, em Faro, com ligações à zona do hospital e das escolas, mas esse estudo precisava de ser continuado. Referiu que não via referência a esse estudo nos PJR em discussão mas, em seu entender, valia a pena recuperá-lo, mas não podia ser no âmbito do programa Ferrovia 2020, porque este está atrasado e o Governo não promoveu a sua reprogramação de modo a poder acolher esse e outros projetos. Fez ainda referência à questão da estação ferroviária de São Marcos da Serra, que foi já objeto de resolução da Assembleia da República e considerou que a modernização do material circulante era uma necessidade que se colocava ao funcionamento da linha ferroviária do Algarve, mas a eletrificação já estava em curso e, se se cumprissem os prazos, estava previsto que em 2021 esteja concluída, por isso talvez fosse de equacionar a possibilidade de reforçar o funcionamento da linha com unidades alugadas, pois não faz sentido adquirir para esta linha as unidades bimodais elétricas e a diesel que o Governo equaciona adquirir para outras linhas.

Pelo Senhor Deputado Luís Graça (PS) foi realçada a importância do tema para a região do Algarve, porque a mobilidade é fundamental para o desenvolvimento e a



#### Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

coesão da região. Lembrou que a linha tinha mais de 100 anos, tinha sido construída com um determinado modelo e atualmente já não se adapta às necessidades e exigências das populações. Realçou também a idade do material circulante, a falta de eletrificação e a necessidade de requalificação desta linha para que sirva como instrumento de potencial do desenvolvimento económico e de mobilidade dos turistas e de quem vive na região. Quanto ao PJR n.º 944/XIII/2.ª (PSD), lembrou que o PETI 3+ foi anunciado em agosto de 2015, a dois anos das eleições autárquicas, a referência ao Algarve não fazia parte da versão inicial do documento e o documento mudava consoante o distrito onde era apresentado. Quanto à proposta de reprogramação dos meios financeiros para esta requalificação, destacou as declarações do Deputado ao Parlamento Europeu José Manuel Fernandes nessa semana, que considerou a região do Algarve como rica, e realçou a contradição com a posição agora defendida. No que toca à ligação ao aeroporto, em seu entender convinha perguntar ao Presidente da Câmara Municipal de Faro onde queria a estação, uma vez que tinha declarado há poucos dias que a queria tirar do centro da cidade e fazer um novo corredor ferroviário a circular a cidade de Faro. Realçou que não se podia pedir, em Lisboa, que esta obra de eletrificação da linha férrea se realizasse mais depressa e pedir, em Faro, que a linha saia de dentro da cidade. Afirmou que o Governo já tinha assegurado que ia lançar a obra de modernização e eletrificação da linha e que o primeiro concurso ira ser lançado ainda durante o presente ano, tratando-se de uma obra de 102 km com um valor de 51 milhões de euros. Defendeu a eletrificação de toda a linha, destacando as suas vantagens, e afirmou que, para além deste projeto, estavam previstas intervenções da Infraestruturas de Portugal, I.P., fora deste programa, de requalificação de estações. Concluiu, informando também que a Infraestruturas de Portugal ia desenvolver um estudo de viabilidade técnica da ligação ferroviária de Faro ao aeroporto, bem como um estudo de impacto ambiental, porque essa ligação será feita dentro do parque natural ou em zona de pré-parque, pelo que a avaliação de impacto ambiental é essencial, tratando-se esta de uma obra que poderá rondar os 20 milhões de euros.

O Deputado Hélder Amaral (CDS-PP) informou que o seu grupo parlamentar concordava com os projetos de resolução, mas lembrava, a título de exemplo, que o PS já tinha feito três anúncios para o início da obra do IP3 e o Governo anterior já tinha feito 2 anúncios e ainda hoje não havia IP3, pelo que seria melhor a região encontrar um consenso e deixar a discussão política de lado. Concluiu que o Algarve,



#### Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

sem este direito de mobilidade em ferrovia, ficava aquém do potencial de desenvolvimento económico que tem, os anos passavam e a obra não era feita.

Para encerrar a discussão, usaram da palavra os autores dos projetos de resolução. O Deputado Paulo Sá (PCP) afirmou que o PJR 1344/XIII/3.<sup>a</sup> resultava também de um conjunto de reuniões que o PCP tinha tido com a CP no Algarve, com os sindicatos do setor e com utentes, para fazer um levantamento daquilo que seria necessário para que a linha ferroviária do Algarve pudesse cumprir cabalmente a sua missão. Sabendo que Roma e Pavia não se fizeram num dia, considerou necessário estabelecer objetivos políticos para que as obras se façam. Este PJR, prosseguiu, apontava aquilo que era necessário fazer no Algarve, contemplando um conjunto de intervenções modestas, com um custo reduzido, que permitiam um impacto imediato, e um conjunto de intervenções maiores, que exigiam investimentos mais avultados, com o objetivo que se façam a médio prazo.

Finalmente, o Senhor Deputado Cristóvão Norte (PSD) referiu que os termos do PJR 944/XIII/2.<sup>a</sup> permitiam que as restantes forças políticas o acompanhassem, tal como o PSD pretendia acompanhar as principais preocupações vertidas no PJR do PCP. Considerou que fazia todo o sentido procurar assegurar que estas intervenções avançassem e admitiu que seria desejável poder haver uma recomposição do próprio traçado, mas essa era uma questão com algum tempo e nada se via a esse respeito. Referiu a posição do PS no Algarve, favorável à existência de um corredor ferroviário em Faro, e lembrou que o plano diretor municipal que estabelecia esse corredor ferroviário tinha nascido pela mão do PS, mas o próprio Ministro do Planeamento e das Infraestruturas já tinha afirmado que não estava disponível para reconsiderar o traçado ferroviário no Algarve. Concluiu, afirmando que, ainda que não houvesse alteração do traçado, quer a eletrificação quer a ligação ferroviária ao aeroporto eram absolutamente determinantes, e acreditava haver todas as condições de consenso político para que o Governo realizasse esta obra, não tendo visto até ao momento justificação da razão pela qual o Governo não considerou a ligação ao aeroporto como determinante.



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

5. Realizada a sua discussão, que foi objeto de gravação e se encontra disponível na página das iniciativas na Internet, remete-se esta Informação a Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República, nos termos e para os efeitos do n.º 1 do artigo 128.º do Regimento da Assembleia da República.

Assembleia da República, em 28 de março de 2018

**O PRESIDENTE DA COMISSÃO**

(HÉLDER AMARAL)

