

PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL
CONTRIBUTO PARA A CONSULTA PÚBLICA

Considerando que, nos termos do artigo 1º do Decreto-Lei n.º 228/2012, de 25 de outubro, na versão atualizada pelo Decreto-Lei n.º 27/2020, de 17 de junho, e pela Lei da Assembleia da República nº 37/2020, de 17 de agosto, as Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) têm por missão executar a coordenação e a articulação das diversas políticas sectoriais de âmbito regional, prosseguindo, entre outras, a atribuição de:

- a) Contribuir para a definição das bases gerais da política de desenvolvimento regional, no âmbito da política de desenvolvimento económico e social do País, dinamizando e participando nos processos de planeamento estratégico de base territorial, bem como fomentar parcerias entre agentes regionais e elaborar programas integrados visando a coesão e a competitividade territoriais;

Considerando igualmente que no âmbito da Lei Orgânica das Comissões de Desenvolvimento Regional, ao Conselho Regional, órgão consultivo da CCDR, representativo dos vários interesses e entidades relevantes da região, entre outras, compete:

(...)

- e) Pronunciar-se sobre os projetos de relevância nacional a instalar na região;

(...)

- h) Dar parecer sobre os planos e programas de desenvolvimento regional, nomeadamente sobre os planos e programas de investimentos da administração central na região;

Tendo presente que a 11 de setembro de 2020 foi aprovada pelo Conselho Regional da CCDR Algarve a Estratégia de Desenvolvimento Regional - Algarve 2030, congregando um generalizado consenso sobre os investimentos públicos prioritários até 2030.

A Estratégia de Desenvolvimento Regional Algarve 2030 identifica a mobilidade como uma das maiores vulnerabilidades regionais, quer do ponto de vista da problemática da oferta, qualidade intermodalidade, quer do ponto de vista da importância e urgência a atribuir na prossecução do desenvolvimento regional.

Que embora de difícil resolução, esta questão assume particular importância na região, sobretudo face à dimensão, que contempla, não só infraestruturas, mas as redes e a cobertura das mesmas, como as competências de gestão, a integração modal e bilhética e outros aspetos, que impactam com a qualidade vida, mas também com o desempenho do tecido económico.

Dado o desígnio da melhoria da mobilidade, que será porventura, um dos principais fatores críticos observados no Algarve e para o qual, as expectativas da região estão elevadas no horizonte 2030, a estratégia sinaliza oportunidades que conjugam com a dimensão energética, em particular nas fontes de energia renováveis com diferentes aplicações - eletrificação total da linha ferroviária do Algarve, privilegiando o transporte de mercadorias por via ferroviária - linha de alimentação elétrica sob base de produção de energia na região; aposta em redes de transportes elétricos, criando *charging stations* alimentadas por fontes renováveis e a promoção de I&D para outras formas de produção de energia disponível (marés, ondas, geotermia, atrito em pavimentos rodoviários).

Importando promover a mobilidade sustentável, há que descarbonizar o setor dos transportes, fomentando a transferência modal e um melhor funcionamento do transporte coletivo, promover a mobilidade elétrica, ativa e partilhada, a descarbonização do transporte de mercadorias e o uso de combustíveis alternativos limpos e de base renovável.

À data, a inserção da ferrovia regional no âmbito da rede transeuropeia de transporte (RTE-T) estava dificultada pela inexistência de infraestrutura, nem sequer programada nos documentos de planeamento estratégico conhecidos, entretanto revistos e contemplando já o estudo de uma solução de ligação entre o Algarve e Andaluzia, reforçando a condição de "elo" entre o Eixo Atlântico e o "Eixo Mediterrâneo".

Na Estratégia Algarve 2030 defende-se ainda que a ferrovia é imprescindível na construção de uma "Euro-Região do Sudoeste Peninsular" onde se encontram igualmente a Andaluzia, o Alentejo e a Extremadura, evidenciando dois investimentos incontornáveis, apesar de envolverem intervenção em territórios exteriores à própria Região do Algarve:

- A ligação Algarve-Huelva, envolvendo um atravessamento ferroviário fixo do Guadiana na zona de Vila Real de Santo António/Castro Marim, assim como 50 Km de traçado novo na Província de Huelva entre Ayamonte e Gibrleón,
- A requalificação da totalidade da Linha do Alentejo, entre Casa Branca e Ourique, incluindo a reabertura ao tráfego entre Beja e Ourique (53 Km).

A ligação ferroviária ao Aeroporto Internacional Gago Coutinho em Faro e desenvolvimento de estudo de ligação a Andaluzia são mesmo apontadas como investimentos prioritários para a década, tratando-se de investimentos estruturantes para afirmar a competitividade regional e o seu posicionamento, quer no país, quer na Europa, colmatando, por um lado, um problema de articulação modal e funcional na região, e por outro, a articulação estratégica entre os corredores transeuropeus, Atlântico e Mediterrânico.

Tendo ainda presente a aprovação da Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço, na última Cimeira Ibérica em setembro de 2020, que destaca a singularidade da zona fronteiriça no contexto da União Europeia, com vista a potenciar sustentabilidade nos territórios afetados pelos desafios demográficos - o despovoamento e envelhecimento-, e com elevado potencial para atingir o desenvolvimento socioeconómico sustentável, documento que assume ainda uma importância fundamental para o desenvolvimento da cooperação entre Portugal e Espanha.

Ora em discussão pública, o Plano Ferroviário Nacional (PFN):

Constitui uma resposta estruturada do Governo português para acelerar a transferência modal para a Ferrovia, aproximando o País dos melhores padrões europeus (passar de 4,6% para 20% de quota modal no transporte de passageiros e passar de 13% para 40% de quota modal no transporte de mercadorias);

Na acessibilidade do território pretende-se assegurar uma ligação com elevada qualidade de serviço aos principais centros urbanos, incluindo todas as capitais de distrito, potenciando o seu desenvolvimento;

Tem como horizonte temporal indicativo o ano 2050;

Na gestão territorial, o PFN alinha com o previsto no Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território (PNPOT) e nas Redes Transeuropeias de Transporte (RTE-T), respetivamente na definição de corredores ferroviários e na definição da rede ferroviária hierarquizada (Principal, Principal Estendida e Geral) e segmentada (Passageiros e Mercadorias);

Embora 82% da população do Continente viva a menos de 15 minutos de uma estação ou apeadeiro, na verdade, algumas linhas não têm serviço de passageiros ou têm serviço fraco, manifestando uma cobertura territorial desigual;

Ao nível da cobertura dos serviços existentes, o serviço Alfa se circunscreve ao eixo Braga - Faro, com oferta limitada a Sul e os Serviços Interurbanos (IC e IR) não têm horários cadenciados, sendo a oferta limitada nas ligações ao Algarve, acrescendo que os tempos de viagem são, na generalidade, pouco competitivos;

Sinaliza os trabalhos na eletrificação da Linha do Algarve, atualmente em curso, que possibilitarão a melhoria dos Serviços prestados e a expansão de cobertura de algumas tipologias;

Embora sem fixação de prazo, existam propostas que, sem prazo de execução, visam uma redução em, pelo menos, 30 minutos o acesso de Lisboa ao Alentejo e Algarve, mas também a reabertura da totalidade da linha do Alentejo permitindo ligações Lisboa – Faro, via Beja;

Encontra-se em estudo o reforço da ligação Alfa entre Lisboa e o Algarve, com duas hipóteses alternativas:

- Hipótese A: Modernização da linha existente para reduzir viagem em cerca de 30 minutos;
- Hipótese B: Novo eixo que inclua Évora, Beja e Faro no mesmo eixo, com tempo de viagem Lisboa - Faro inferior a 2 horas, potenciando tempos de viagem mais competitivos na prevista ligação Lisboa - Sevilha via Algarve, bem como da possibilidade de serviços Madrid - Faro via Badajoz e Évora.

Tais hipóteses permitirão a manutenção de serviços na linha do Sul, com libertação de capacidade para mercadorias.

Permitirão igualmente compatibilizar com a possibilidade de uma nova estação central do Algarve.

Em particular no sistema de mobilidade regional, preconiza-se uma solução evolutiva, com primeira fase em modo BRT, prevendo futura evolução para ferrovia ligeira interoperável com a rede convencional, com o apoio do Programa Regional Algarve 2030, articulando e parcialmente sobreposto com a rede ferroviária pesada de serviços regionais e de longo curso.

Tal ligação inclui ligação ao Aeroporto de Faro, bem como a cobertura do litoral algarvio entre Faro e Portimão e possibilitando o prolongamento ao centro de Loulé e a Vila do Bispo.

No transporte de mercadorias, estabelecem-se novos corredores e novos acessos, designadamente num potencial corredor internacional pelo Algarve de ligação a Andaluzia.

Face ao exposto, salienta-se positivamente a abordagem preconizada para o transporte ferroviário, para e na região, pese embora a não assunção clara de compromissos e prazos, que se estendem a 2050.

O Algarve reclama a definição concreta de um calendário que sirva adequadamente a região, a sua população e os seus visitantes, passando a ferrovia a constituir uma alternativa fiável, frequente e segura perante as demais ofertas de conexão com o país, ainda hoje dependentes de intervenções que limitam tal integração (ex: renovação da linha do sul, no troço Torre Vã – Tunes).

Importará que o Plano Ferroviário Nacional, dê resposta efetiva a um conjunto de necessidades que a região apresenta, designadamente na reativação da concordância em Tunes, potenciando as ligações a Barlavento.

Simultaneamente é necessário acautelar a realização de obras de reabilitação em diversas estações e apeadeiros, há muito desativadas, inibindo o pleno potencial do modo ferroviário na região. A título de exemplo, na Estação de São Marcos da Serra no Concelho de Silves, apenas se faz o cruzamento entre comboios, não permitindo o embarque e desembarque de passageiros nessa estação. Tal opção continua a revelar-se lesiva para a população dessa freguesia do interior algarvio, uma população dispersa, envelhecida, sem transporte próprio e distante dos grandes centros urbanos, sendo muito importante a sua reativação.

A ambição que o Plano estabelece, deve ser antecipada, para que não tenhamos de esperar mais 30 anos. No ano 2030, o Algarve deve ter patente parte das intervenções propostas, sob o risco de acentuar as diferenças e a clivagem com o restante território nacional, isolando-nos e afastando-nos de dinâmicas de competitividade há muito desejadas. No que respeita à mobilidade e em particular à ferrovia, o Algarve não pode estar sempre no fim da linha.

Há que clarificar que as hipóteses alternativas para a ligação Alfa entre Lisboa e o Algarve, devem efetivamente ser complementares, mas acompanhadas de compromisso político e orçamental na sua concretização e impacto, com calendário adequado às legítimas expectativas da região.

A inserção competitiva da região na Europa, face às novas dinâmicas e padrões de mobilidade, mais sustentáveis e descarbonizados, depende enormemente da aposta na ligação ferroviária transfronteiriça entre Faro e Huelva, num corredor Lisboa - Sevilha.



Em suma, e a terminar, defendemos a adoção conjugada das referidas hipóteses A e B previstas no PFN, com intervenções urgentes na atual linha ferroviária, até final de 2030, permitindo reduzir 30 minutos o tempo de deslocação entre o Algarve e Lisboa, competindo diretamente com os modos rodoviário e aéreo. De igual forma defende-se a prioridade ao desenvolvimento estruturado e concretização da linha Lisboa - Évora - Beja – Faro, com ligação a Sevilha, impulsionando os corredores de transporte no quadro das RTE, com interligações harmoniosas no transporte ferroviário transfronteiriço, incluindo nas regiões mais periféricas no contexto europeu, onde se enquadra o sul peninsular.

Faro, 28 de fevereiro de 2023,

O Presidente da Mesa do Conselho Regional

A Presidência da CCDR Algarve

Vítor Aleixo

José Apolinário, José Pacheco, Elsa Cordeiro

*Recomendação concertada em reunião do Conselho Regional do Algarve realizada no dia 22/02/2022.