



PLATAFORMA **Alentejo**

Estratégia Integrada de Acessibilidade Sustentável
do Alentejo nas ligações Nacional e Internacional



EXPOSIÇÃO

Ao Senhor Presidente da República

Ao Senhor Primeiro Ministro

Aos Partidos Políticos

**É URGENTE DESENVOLVER A ESTRATÉGIA INTEGRADA DE
ACESSIBILIDADES!
SÃO POSSÍVEIS E URGENTES DECISÕES E MEDIDAS CONCRETAS QUE
SERVIRÃO MELHOR O INTERESSE NACIONAL E CONTRIBUIRÃO PARA
UMA MAIOR COESÃO E DESENVOLVIMENTO DE TODO O ALENTEJO.**

No Alentejo, as condições demográficas de meio milhão de Portugues@s devem constituir forte motivo de preocupação devido ao acelerado processo de envelhecimento e pelo acentuar das ameaças de degradação ambiental devido aos impactos das alterações climáticas. **A perda de população e o envelhecimento não são o caminho duma região que se confronta com o processo de desertificação, cuja resposta estratégica e operacional passa por um plano de sustentabilidade industrial, agrícola e de ecologia urbana.**

Por outro lado, os modelos de ordenamento e planeamento do território, nos últimos 30 anos, têm acentuado este desequilíbrio a nível nacional e no caso do Alentejo falharam nos seus objectivos de equilíbrio e bem-estar geral.

De facto, um território tão apetrechado de infraestruturas e equipamentos de transporte – Porto de Sines, Aeroporto de Beja e Rede Ferroviária, para além da maior barragem da União Europeia – Alqueva -, o desenvolvimento sustentável pretendido é preterido à lógica das concorrências, ignorando ou atrasando incompreensivelmente a implementação de medidas capazes de potenciar infraestruturas estratégicas já existentes, tão importantes para o País, as quais mereceriam outra participação democrática e efetiva, designadamente, considerando as propostas dos órgãos e eleitos locais, dos centros de saber existentes na Região, do tecido empresarial e das forças sociais e culturais existentes no Alentejo. A Democracia não pode falhar pelo que se exige que o Alentejo não continue a perder coesão social e territorial com o resto do país.

1. O modelo assente exclusivamente na “competitividade” territorial actual não gera coesão social, territorial, ambiental e energético e é fator de enfraquecimento, de disputas estéreis e quebra de solidariedade. Persistir no mesmo rumo só pode resultar em mais desastre.

O País precisa dum Alentejo sem as crescentes e preocupantes assimetrias internas, resultado de opções avulsas, incoerentes, dos últimos 30 anos. No Alentejo até a generalidade do seu Litoral, apesar das suas reconhecidas potencialidades, tem índices de Interior, as acessibilidades do Alentejo nas suas ligações com o resto do País e com as suas vizinhas Estremadura e Andaluzia espanholas constituem um exemplo do que afirmamos. **Somos um País menos coeso e solidário porque o seu interior, em particular o Alentejo, foi minorizado nas prioridades políticas do investimento do Estado central e nas políticas de solidariedade e coesão social.**

Uma Rede Ferroviária deve ser a base do modelo de ordenamento e gestão do território. Como se sabe, nos últimos 30 anos, a rede ferroviária do Alentejo foi duramente flagelada e em grande parte desmantelada, conduzindo ao encerramento dos seus importantes ramais (Moura, Reguengos, Montemor, Sines, Mora, Estremoz, Borba, Vila Viçosa, Cáceres), que continuam a constituir um património público, cujo valor importaria estimar e recuperar com rigor, para responder às exigências, por exemplo, do tecido empresarial da Região.

As políticas de “competitividade” entre a rede rodoviária e a ferroviária, acabou por praticamente eliminar a função estruturante da ferrovia e as Linhas fundamentais como a do Alentejo, do Leste e Ramal de Cáceres, para além da lógica litoralizante do País com a Linha do Sul mas, sem servir as populações do **Litoral Alentejano** e do **Alentejo Interior**.

A Linha do Alentejo, a Linha do Leste e Ramal de Cáceres foram de forma gradual e ostensiva amputadas de marchas e serviços comerciais, para serem conduzidas ao encerramento da circulação ferroviária. Os ramos da rede entre Funcheira/Ourique – Beja – Évora – Estremoz - Portalegre não dispõem de serviço intercidades, ainda que o serviço entre Beja e Casa Branca seja pago como tal. O actual PNPT, recentemente aprovado, deixou cair a *Alta Velocidade* e não consta no mesmo qualquer plano ferroviário. Os projectos constantes no PNI2030 para o Alentejo contêm omissões graves que exigem urgente alteração de forma a acautelar o interesse nacional.

O Alentejo precisa de emprego qualificado e a indústria ferroviária precisa de ser adaptada às novas necessidades, como tem sido referido. No caso das Estações de Beja e Funcheira, há condições para se criar um pólo ferroviário articulado de manutenção de material circulante e conservação de infraestruturas.

A Rede Rodoviária a concluir no Alentejo deve ser complementar à Rede Ferroviária. Nem os Itinerários Principais (IP) e os Itinerários Complementares (IC) constantes em Plano, há mais de 20 anos, foram construídos na sua totalidade. Dir-se-ia que a única preocupação dos decisores é encurtar a distância/tempo entre as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto e entre estas e o Algarve, fazendo do Alentejo um mero ponto de passagem. Hoje, como resposta ao quadro caótico da rede rodoviária do Alentejo, diz-se que a UE não financia de modo geral mais projetos rodoviários. A verdade é que também não vemos o Alentejo beneficiar de uma clara viragem para a opção ferroviária como forma de compensar a inexistência das rodovias que durante dezenas de anos lhe foram prometidas.

O Porto de Sines precisa com urgência de acessibilidades terrestres, sobretudo ferroviárias que lhe garanta segurança e fiabilidade junto dos operadores que a ele recorram. A linha do Alentejo, como a Plataforma Alentejo tem vindo a demonstrar e o estudo da REFER o confirma, é a solução mais rápida, mais económica e que melhor serve o país. Necessitam-se saídas ferroviárias que permitam chegar aos seus destinos, os potenciais milhões de contentores que Sines poderá começar a receber, no curto prazo (H2026) e no sentido inverso, poder receber parte importante das mercadorias, produzidas em Portugal e Espanha e destinadas à exportação. A capacidade e flexibilidade introduzidas pela reinserção na rede da totalidade da Linha do Alentejo, afigura-se instrumental, para uma alteração qualitativa de Sines, de Porto predominantemente de “transshipment” (permuta de cargas contentorizadas entre navios) para o modelo “Inland”, indutor de cadeias logísticas terrestres às escalas nacional e ibérica. A Plataforma Alentejo considera muito importante que os investimentos para o Porto de Sines, destinados à 3ª fase da expansão do Terminal XXI e ao arranque do Terminal Vasco da Gama, se concretizem.

O Aeroporto de Beja não pode continuar sem acessibilidades e com operação intermitente. A infraestrutura já construída e sem restrições de expansão, preparada para tráfegos aéreos de pessoas e mercadorias, de médio e longo curso, com potencial

desenvolvimento do seu “hinterland” se estender à AML e Algarve, além da Estremadura e Andaluzia; está hoje subutilizado e foi desclassificado para Terminal Civil da BA11, ainda que continue a constar nos mapas do atual PNPOT como Aeroporto Internacional. É no presente o único aeroporto do Continente que reúne condições para receber o A-380, o maior avião de passageiros do mundo. O que lhe falta? A acessibilidade ferroviária modernizada e electrificada pois, está a uma hora de Lisboa, de Faro e de Badajoz. Sem qualquer dúvida metódica ou de ordenamento estratégico do território, o Aeroporto será uma infraestrutura de interesse nacional que, inserida no Sistema Aeroportuário Nacional, pode complementar as necessidades do Aeroporto de Faro, dar alguns anos de vida ao Aeroporto da Portela (Lisboa) evitando decisões precipitadas e servir uma população de mais de 800 mil habitantes se considerarmos no seu “hinterland” a península de Setúbal, o Alentejo e parte da Estremadura espanhola.

O Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva precisa de acessibilidades para aumentar o seu potencial produtivo, atrair para o território as agro-indústrias de que carece para a sua valorização e a criação de emprego qualificado e permanente. Investimento público superior a 2500 milhões de euros que marcou quase meio século, está já a sentir o estrangulamento do seu potencial crescimento produtivo e o atraso na implementação das agro-indústrias essenciais à criação de valor acrescentado às diversas produções e à criação de emprego, porque não dispõe das acessibilidades de que os investidores carecem e reclamam. O Empreendimento de Fins Múltiplos de Alqueva precisa de ligações ferroviárias modernas e eficientes com Lisboa, Algarve, Sines, Espanha. O **Aeroporto de Beja** deve ser dotado de logística, designadamente, de uma rede de frio, fundamentais para o transporte de frescos. O sector agroalimentar do Alentejo tem um potencial de crescimento assinalável e o contributo para as exportações não cessa decrescer todos os anos.

Não podemos deixar de referir como estratégico para o Alto Alentejo, a **Barragem do Pisão**, prevista há mais de cinquenta anos e essencial para responder aos desafios de desenvolvimento desta sub-região.

Os coutos mineiros de Neves Corvo e Aljustrel e a indústria extrativa de rochas ornamentais precisam de transporte ferroviário. A Linha do Alentejo articulada com a Linha de Évora e a Linha do Leste e os ramais de Borba e Estremoz, garantirão um serviço contínuo e diminuirão os elevados custos de contexto, em termos de transporte terrestre. De facto, este transporte é feito actualmente parte por rodovia (Aljustrel e zonas de mármore), Embraer (Évora) e outras empresas, por não terem alternativas modernas e mais eficientes ao nível da acessibilidade ferroviária, sendo a outra parte, constringidos ao recurso de comboios a diesel (Neves Corvo).

O Turismo do Alentejo apresenta um potencial de crescimento exponencial. Com uma oferta diversificada, de reconhecida qualidade e comprovado e sustentado crescimento, o Turismo do Alentejo, continua privado do transporte aéreo e ferroviário possível pois, não se permite à Região de beneficiar de um dos melhores aeroportos do País e de uma rede ferroviária que deve ser modernizada e eletrificada e que poderiam contribuir, também, para acelerar o seu crescimento exponencial. Não faltam investidores interessados no Turismo com objectivos específicos no Alentejo.

O Alentejo dispõe de um enorme potencial de produção de energias renováveis, sobretudo solar, eólica e hídrica que em muito poderão contribuir para a redução da

importação de combustíveis fósseis e fornecer energia limpa essencial a um novo modelo de desenvolvimento sustentável, por exemplo, fornecer energia à rede ferroviária e a outras actividades industriais e agrícolas, além de serviços públicos. O próprio património ferroviário abandonado pode ser utilizado para a sua produção.

2. O Alentejo pode ser uma “Região Modelo” do Século XXI se o modelo de Ordenamento e de Planeamento do seu território assentar num novo paradigma de preservação e valorização do seu precioso património ambiental, em que o sistema ferroviário modernizado e eletrificado seja assumido como um pilar determinante para a circulação de mercadorias e passageiros e em que a participação democrática na sua elaboração seja efetiva.

A Plataforma Alentejo fez a sua apresentação pública em 14 de Agosto de 2018 e fez chegar propostas concretas, sustentadas no plano técnico, sobre a “estratégia Integrada de Acessibilidade Sustentável do Alentejo nas ligações Nacional e Internacional” a todos os decisores políticos. Propostas para servir todo o Alentejo mas que, comprovadamente, são propostas do mais elevado interesse nacional.

Do balanço das múltiplas iniciativas promovidas pela Plataforma, resulta com maior acuidade a necessidade da consideração das suas propostas.

Alguma coisa mudou já para melhor:

- Parece haver agora a preocupação de servir os territórios atravessados pelos corredores ferroviários, como o previsto para a ligação Sines-Caia/Badajoz, de forma que tais corredores, integrados na rede, não deixem os territórios e respetivas populações “a ver passar os comboios”.
- Consolidou-se a necessidade da eletrificação e modernização do troço entre Beja-Casa Branca, Linha do Leste e Ramal de Cáceres e a substituição do material circulante obsoleto que nele circula e começa a ser considerada a possibilidade da eletrificação e modernização do troço Beja-Funcheira, com a definição exacta das subestações eléctricas de tracção para servir o equilíbrio da rede.

É preciso e urgente que outras mudanças se verifiquem.

3. As Resoluções aprovadas pela Assembleia da República devem ser para cumprir e deixar de ser meras recomendações.

É preciso que os Partidos Políticos que concorrem às eleições, passem a incluir nos seus programas de forma explícita as suas propostas como compromisso para cumprir se forem Governo sendo desejável que assumam prazos de execução e fontes de financiamento. **O respeito pela Democracia e pela Cidadania assim o exigem.**

O recente acesso pela Plataforma Alentejo a um **Estudo Técnico da REFER**, elaborado em Maio de 2015, sobre a linha do Alentejo, entre Casa Branca e Funcheira, **veio confirmar a justeza e rigor daquilo que os técnicos que estão na Plataforma Alentejo vinham afirmando e demonstrando em sucessivos trabalhos e apresentações.**

A Linha do Alentejo, modernizada e eletrificada, deverá:

- **responder às opções estratégicas decididas para o Porto de Sines;**

- **permitir a ligação do Aeroporto de Beja;**
- **permitir a articulação com a Linha do Sul e com a linha de Évora;**
- ser essencial para a construção de uma verdadeira rede ferroviária nacional, permitindo a exploração ferroviária otimizada no eixo Norte < > Sul, Área Metropolitana de Lisboa, Península de Setúbal e Algarve, garantindo segurança e redundâncias alternativas da Rede, essenciais à Linha do Sul e à Linha Sines-Poceirão-Caia/Badajoz, para o transporte de mercadorias e passageiros, com um mínimo de custos.

É POSSÍVEL, NECESSÁRIO E URGENTE RECUPERAR O ATRASO

A Plataforma Alentejo, **reafirmando a validade das suas propostas e a necessidade da sua concretização na totalidade**, num plano devidamente calendarizado, **considera que tendo presente os estudos da REFER, na posse da Infraestruturas de Portugal (até à data desconhecidos) relativos à Linha do Alentejo – ver Anexo - e com grande probabilidade relativos, também, à Linha do Leste e Ramal de Cáceres (EuroRegião) devem os mesmos servir de base para a apresentação das respetivas candidaturas e aos correspondentes projetos de execução no H2020 (Objectivo 1)¹.**

A CCDR_A deve iniciar as candidaturas aos estudos e correspondentes projectos de execução para a Rede Ferroviária do Alentejo no H2020 (Objectivo 1) com a colaboração das CIM e dos municípios referentes às seguintes vias: - Linha do Alentejo, Linha do Leste, Ramal de Cáceres, Cidade de Portalegre, Portalegre – Évora, Ramal de Mora, Estremoz – Vila Viçosa, Ramal de Reguengos, Ramal de Moura, Ramal de Montemor, Ramal de Aljustrel, Ramal/Bifurcação à Estação de Sines e Estações/Cais de apoio empresarial em todas as Linhas do Alentejo com Linha de Resguardo para Interface/logística rodo-ferroviário.

Nesta rede, incluir os projectos de execução a patentear - de construção, de conservação, de reabilitação, de manutenção, de electrificação e modernização, de exploração e segurança - de acordo com a solução técnica de cada ramo da rede.

- 4. A Plataforma Alentejo tem consciência das dificuldades financeiras do País e compreende que nem tudo poderá ser feito no imediato. Mas, o alargamento do prazo do H2020 para H2023 e o PNI2030 permitem planear e executar uma estratégia de acessibilidade sustentável.**

É preciso definir objetivos e prioridades, planear e calendarizar, avançar no imediato com os estudos e os projectos de execução e apresentar candidaturas tendo presente que **o Alentejo ainda é território de “objetivo 1”, logo passível de obter financiamentos da União Europeia a fundo perdido superiores a 85%.** Esta condição pode alterar-se de um momento para o outro (ter presente que o crescimento económico do Alentejo é uma realidade e não esquecer que os milhares de imigrantes que produzem riqueza não

1

Estas candidaturas, como se sabe, podem ser incluídos no H2020 porque na passada 6ª feira, dia 26 de Julho de 2019, na Guarda, o Comissário Europeu alargou o prazo de utilização de fundos até 2023.

constam como população para o rácio PIB/habitante) o que representaria um enorme prejuízo para Portugal.

É uma oportunidade que não pode ser perdida.

A Rede Rodoviária do Alentejo, tal como a Rede Ferroviária necessita que a CCDR_A, com a colaboração das CIM e dos Municípios, considerem com urgência as respectivas candidaturas a estudos e projectos de execução no âmbito do H2020 (Objectivo 1). **Elaborar os projectos completos, a patentear, para o IP2, IP 8, Rede de IC e Estradas Nacionais**, Estradas Regionais, Rede Intermunicipal e Rede Municipal, para cumprir todas as funções e responsabilidades de curto prazo, definidas para as orientações de sustentabilidade e enquadramento das necessidades das populações. Estes projectos de execução têm de incluir para cada plataforma rodoviária da rede, a solução técnica de construção ou ainda de beneficiação, de conservação, de manutenção, de exploração e de segurança rodoviária.

Sendo as candidaturas ferro-rodoviárias apresentadas ainda no quadro atual e tendo presente que todo o Alentejo é objetivo 1, isso permitirá prolongar esse estatuto pelo tempo de execução das obras permitindo um máximo de obra com um mínimo de esforço para o Orçamento do Estado e mesmo esse, passível de ser minimizado, através do recurso a outros mecanismos de financiamento como o InvestEU, como a Plataforma Alentejo tem vindo a afirmar.

Alentejo, 5 de Agosto de 2019

O Secretariado da Plataforma Alentejo