



PLATAFORMA **Alentejo**

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



O Alentejo como parte integrante da Euro-Região do Sudoeste Peninsular

1. Os Ativos territoriais a integrar

- 1.1. O Sistema Urbano AML/Península de Setúbal-Beja-Algarve
- 1.2. O Sistema Urbano AML/Península de Setúbal-Évora-Extremadura
- 1.3. O Sistema Urbano intra-Alentejo Portalegre-Elvas-Évora-Beja, prolongado ao Algarve
- 1.4. O Sistema Urbano Extremadura-Atlântico, dirigido a Sines e Algarve, via Évora e Beja

2. Os Meios de Integração e Articulação Funcional respetiva

- 2.1. Aeroporto de Beja
- 2.2. Porto de Sines
- 2.3. Linha do Alentejo completamente modernizada entre Casa Branca e Ourique
- 2.4. Linha de Évora, prolongada de Évora a Elvas/fronteira do Caia interligando à Linha do Leste (Elvas-Portalegre-Abrantes)

3. Os Mercados a servir e a potenciar

- 3.1. Nos serviços
- 3.2. Na Logística

4. O caso particular de Andaluzia Ocidental (Huelva) como parte integrante da Euro-Região do Sudoeste Peninsular.

1. Os sistemas urbanos como âncora da Coesão Territorial e competitividade económica

1.1. O fortalecimento de um sistema urbano entre a Área Metropolitana de Lisboa e o Algarve apenas encontra possibilidade de materialização com a inserção no mesmo do Baixo Alentejo, facultando a profundidade territorial hoje inexistente numa vasta área compreendida entre a Península de Setúbal e a costa do Algarve.

1.2. Um dos corredores Lisboa-Madrid, por excelência, mas que carece de uma articulação funcional eficaz, na ausência do elo ferroviário entre Évora e Elvas.

1.3. Na sequência da limitação a superar em 1.2. afigura-se imprescindível uma articulação funcional entre as três capitais de distrito do Alentejo, prolongada ao Algarve, a Sul, e à Região Centro, através de Abrantes, a Norte.

1.4. A Extremadura Espanhola apresenta-se como "território encravado", sem possuir boas ligações ao Atlântico, quer no tocante à logística e acesso a um terminal portuário de águas profundas, quer relativamente à oferta turística da costa Alentejana e do Algarve.

2. Os Meios de Integração e Articulação Funcional respetiva

2.1. O Aeroporto de Beja

a) O Aeroporto de Beja é parte integrante de uma Rede de Aeroportos (Civis e Militares) no Continente de Portugal, distando em média 120 a 150 Km por terra entre si (Faro, Beja, Lisboa, Monte Real, Ovar e Porto).

b) Na Rede de Aeroportos onde Beja se insere, os elementos correlativos a Norte (Lisboa-Portela) e a Sul (Faro), encontram-se numa situação de excesso de procura para a capacidade disponível (25 Milhões de pax/ano para uma capacidade de 16 Milhões de pax/ano, no caso da Portela, 9 Milhões de pax/ano para uma capacidade de 5 Milhões de pax/ano).

c) Beja, com as suas duas pistas paralelas de 2,9 e 3.4 Km de extensão apresenta uma capacidade aeroportuária equivalente a dois terminais de Lisboa-Portela, intercalada justamente entre dois aeroportos carentes de capacidade.

d) Beja apresenta-se como único aeroporto do continente apto à receção de aeronaves de tipo A380, posicionando-se como potencial polo aglutinador de rotas aéreas planetárias, quer como origem/destino, quer como escala intermédia.

e) Beja posiciona-se a escassas centenas de metros de um caminho de ferro principal, cujo traçado apresenta parâmetros geométricos (perfil longitudinal e em planta) permitindo circular a velocidades superiores a 200 Km/h, à semelhança da exploração já em curso, entre Pinhal Novo e Casa Branca.

f) Beja está implantada na área de influência da produção agrícola de Alqueva, apresentando-se instrumental no tocante à exportação de produtos perecíveis e/ou de elevado valor acrescentado por unidade de peso para mercados consumidores longínquos.

2.2. O Porto de Sines

Com a extensão de capacidade facultada pelas duas fases do Novo Terminal Vasco da Gama (2x5 Milhões de TEUs anuais) a juntar ao existente Terminal XXI (1,2 Milhões de TEUs anuais) o Porto de Sines adquire dimensão similar a Antuérpia, e posiciona-se, em conjugação com a ligação ferroviária Évora-Elvas, para uma nova fase da sua vida como terminal de águas profundas, com ganho de peso do tráfego "inland" relativamente ao "transshipment". O "hinterland" Ibérico, reportado à Comunidade de Madrid, estimado em 0,8 Milhões de TEUs anuais traduzir-se-á num movimento próximo a 30 movimentos ferroviários internacionais diários. A adição de outros movimentos ferroviários logísticos gerados/atraídos por Sines, perspectiva antecipadamente uma insuficiência de capacidade do encaminhamento dos tráfegos de/para o Atlântico com um só itinerário até/desde Casa Branca, via Península de Setúbal e Poceirão, apresentando-se imprescindível a existência de uma redundância de reforço, e provisão de capacidade num itinerário alternativo, via concordância da Funcheira Ourique e Beja, operacional 24 horas por dia, 365 dias por ano.

2.3. A Linha do Alentejo completamente modernizada entre Beja e Ourique.

a) A Linha do Alentejo completamente modernizada entre Beja e Ourique apresenta-se instrumental, na medida em que articula funcionalmente e em plenitude todos os elementos integradores que conferem profundidade territorial ao Alentejo e o inscrevem como parte fundamental da Euro-Região do Sudoeste Peninsular.

b) A modernização de 116 Km de via existente entre Casa Branca e Ourique consistiriam em:

- Renovação integral da via, aproveitando as suas excelentes características geométricas, de molde a permitir exploração de serviços de passageiros com velocidades máximas compreendidas entre 200 e 250 Km/h, na maior parte do trajecto, parâmetros típicos de infraestrutura ferroviária "de velocidade elevada" e tráfego misto.

- Eletrificação entre Casa Branca e Ourique, incluindo uma Subestação de Tração.

- Eliminação de Passagens de Nível e vedação da totalidade da linha.

- Instalação de Sinalização Eletrónica (CTC) e telecomunicações ao longo de 116 Km (30 blocos).

- Uma concordância de evitamento de Casa Branca (aproximadamente 2 Km).
- Uma variante ao traçado atual em via dupla (5 Km) entre Cuba e São Matias de aproximação à Aerogare de Beja e construção de respetivo interface.

c) Qual seria o custo e esforço financeiro necessário?

- Renovação Integral da Via (RIV), com materiais novos, carril de 60 Kg/m, soldado, fixação elástica, etc.: 1 M €/Km
- Duplicação de Via (terreno plano): 3 M €/Km
- Electrificação, postes+catenária: 0,3 M €/Km
- Construção de Linha Nova: 3 M €/Km
- 1 Subestação de 60 MVA: 15 M €
- Comando de Tráfego Centralizado: 0,4 M €/Bloco
- 1 Estação nova "Interface Aerogare" com 2 gares e 4 vias: 20 M €

(Fonte: Ordens de Magnitude do Investimento Ferroviário (actualizado), de J.P.Baumgartner, ITEP, Lausanne.)

O total do investimento aproximar-se-ia de 220 M €, participáveis em 80% em sede de fundos Objetivo I (FEDER) para o qual toda a Região Alentejo é elegível. O esforço final em termos de contrapartida nacional cifrar-se-ia em 44 M € (equiparável a 9 Km de auto-estrada).

d) Qual a "performance" permitida pela Linha do Alentejo, completamente renovada, face aos elementos integradores do território?

- Relativamente ao Aeroporto de Beja:

- Com a Linha do Alentejo, completamente modernizada, e com múltiplos troços aptos a 220 Km/h, de Casa Branca a Ourique (Funcheira):
- - Aeroporto de Beja-Pinhal Novo: 0h55mn
- - Aeroporto de Beja-Pragal: 1h15mn
- - Aeroporto de Beja-Entrecampos: 1h25mn

- - Aeroporto de Beja-Albufeira: 1h20mn
- - Aeroporto de Beja-Évora-Badajoz: 0h35mn/1h10mn

- Como se compara a Aerogare de Beja, servida por comboio, com outros aeroportos "low-cost"?

AEROPORTO LOW-COST	ACESSO	TEMPO DE VIAGEM	TARIFA
LONDON-STANSTEAD	Ferroviário, a London-Liv.Street	0h47	£ 22,50 (€ 26,50)
LONDON-LUTON	Bus+Ferrovía, a London-St.Pancras	0h49	£ 10,40 (€ 12,60)
LONDON-GATWICK	Ferroviário, a London-Victoria	0h36	£ 13,20 (€ 15,50)
PARIS-BEAUVAIS-TILLÉ	Bus, a Paris Porte Maillot	1h15mn	€ 15,00
BARCELONA-GIRONA	Bus, a Barcelona Estació del Nord	1h15mn	€ 12,00
FRANKFURT-HAHN (KAISERSLAUTERN)	Bus, a Frankfurt-Main HBF	2h10mn	€ 15,00
BEJA (a)	Ferroviário, a Lisboa-Entrecampos	1h25mn	€ 14,00 (actual)
BEJA (b)	Ferroviário, a Pragal-Almada	1h15mn	€ 14,00 (actual)
BEJA (c)	Ferroviário, a Pinhal Novo	0h55mn	€ 12,40 (actual)

- Relativamente aos grandes eixos urbanos que suportam uma Euro-Região do Sudoeste Peninsular

- Lisboa-Faro em 3h20, equiparado ao IC via Grândola-Ermidas e reforçando a frequência diária

- Beja-Évora em 35mn, imprescindível para a fusão de ambos os mercados urbanos.

- Beja-Évora-Portalegre em 1h40mn, articulando as três capitais de distrito do Alentejo.

- Badajoz-Albufeira em 2h40mn: acesso do Turismo do Algarve ao mercado Extremenho.

- Relativamente ao Porto de Sines, Terminais XXI e Vasco da Gama, capacidade de suporte aos movimentos ferroviários sem quaisquer restrições de "canal-horário" entre Ermidas e Casa Branca, com possibilidade de evitamento da Península de Setúbal.

2.4. A Linha de Évora prolongada a Elvas/fronteira do Caia (e ligada à Linha do Leste)

Mencionada no ponto anterior por diversas vezes, articula funcionalmente a Área Metropolitana de Lisboa com o Corredor Extremenho de Madrid, Castilla-la-Mancha e Levante, mas, simultaneamente projeta área de influência do Porto de Sines e do Aeroporto de Beja em direção a Espanha e ao Alto Alentejo. **A ligação ferroviária a Abrantes permite um itinerário direto do Porto de Sines à fronteira de Vilar Formoso, via Castelo Branco e Guarda (Linha da Beira Baixa), sem qualquer tipo de necessidade de utilização da Linha do Norte, com grandes problemas de capacidade em "canal-horário" (pressupõe-se como lógica a requalificação – electrificação e modernização - da totalidade da Linha do Leste, como parte integrante de um corredor ferroviário Sines-Vilar Formoso, percorrendo integralmente pelo interior de Portugal).**

3. Os mercados a servir e a potenciar

3.1. Nos serviços

- a) Fusão e integração de mercados turísticos dispersos na Região Alentejo, unificando-os com o Algarve e a Extremadura.
- b) "Spill-over" da Península de Setúbal para o Baixo Alentejo e ganho de escala da Região Algarve para Norte.
- c) Peri-urbano e Migrações Pendulares a Grande distância com efeitos multiplicadores à escala local.
- d) Acolhimento de indústrias de nova geração e centros de competência, tanto em Portalegre, como Elvas/Badajoz, Estremoz, Évora, Vendas Novas, Beja e Sines.

3.2. Na logística

- a) Nova vocação de Sines, com maior peso de tráfego "inland" e da internacionalização das suas cadeias logísticas induzidas, com passagem por Beja e Évora, em simultâneo.
- b) Grandes possibilidades oferecidas ao agro-alimentar com a "porta global aeroportuária" de Beja.
- c) Relançamento de indústrias extrativas, com abaixamento dos custos de transporte, possibilitados pela Linha do Alentejo, completamente requalificada, onde volta a inscrever-se o ramal Carregueiro-Aljustrel, e ainda se oferece uma segunda saída terrestre de exportação a Neves-Corvo, via Beja. Terminais ferroviários empresariais em V. Novas, Évora e Estremoz (mármore).

4. O caso particular de Andaluzia Ocidental (Huelva) como parte integrante da Euro-Região do Sudoeste Peninsular.

A complexidade da inclusão lógica de Andaluzia Ocidental (Huelva) na Euro-Região do Sudoeste Peninsular adquire particular acutilância pela inexistência de ligação ferroviária entre o Algarve e Andaluzia. Consistindo numa lacuna de 60 Km entre Vila Real de Santo António e Gibraleón, comporta, todavia, a necessidade de atender a um ponto singular complexo, consistindo numa nova travessia do Guadiana. A Região do Algarve, por seu turno, está apartada dos Fundos de Objectivo I, remetendo semelhante corredor internacional para o patamar de itinerários Transeuropeus, a coberto do Fundo de Coesão, apenas possíveis a nível de acordos bilaterais entre governos centrais. Contrariamente a praticamente todos os elementos integradores existentes na Região Alentejo, há todo um processo de arranque de um projeto do zero, ainda que a ligação ferroviária de Huelva a Portugal, através do Guadiana, esteja teoricamente contemplada pelos Estudos Informativos do Eje Transversal Andaluz, do ADIF/Junta de Andalucía. Não é possível perspetivar qualquer "timing" para este projeto, o que limita parcialmente as possibilidades da Euro-Região a Sueste, dadas as distâncias-tempo oferecidas pelo sistema de auto-estradas existente, não se afigurarem competitivas, para as distâncias físicas envolvidas.

Manuel Margarido Tão, 02.08.2018