Acessiblidades e Integração de Mercados no Sueste de Portugal e no Sudoeste Peninsular

Manuel Margarido Tão, Lic.(UNL); MSc(eng)PhD (Leeds-UK).
Investigador
da Universidade do Algarve
Beja, 28.06.2018

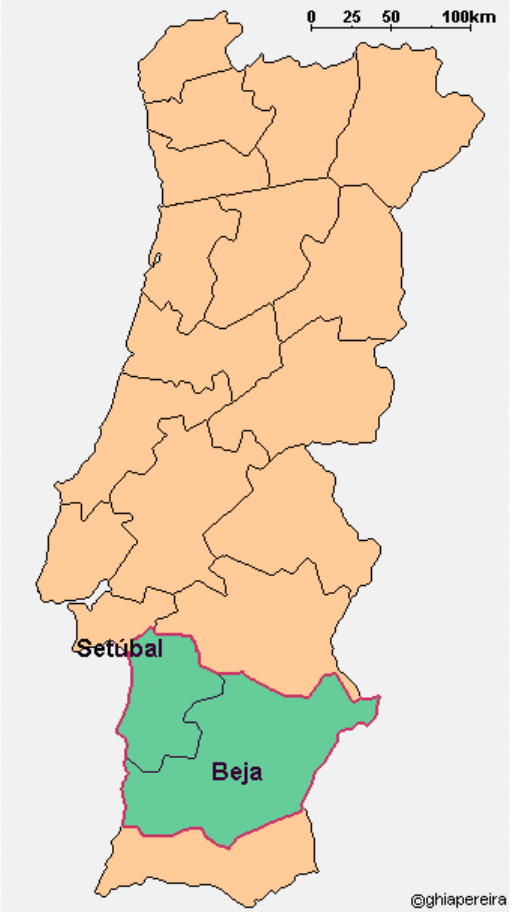
Introdução: A necessidade de destruir o tempo para se ganhar o Espaço (1)

- Desafio: Para que serve ter num território um AEROPORTO DE GRANDE CAPACIDADE, se os respetivos custos de acesso, medidos em tempo de viagem a partir dos MERCADOS A SERVIR, são elevados ou muito elevados?
- Desafio: Para que serve ter num território um PORTO DE ÁGUAS PROFUNDAS, se os respetivos custos de acesso, medidos em tempo, fiabilidade e capacidade, são elevados, ou muito elevados?

Introdução: A necessidade de destruir o tempo para se ganhar o Espaço (2)

- Não há valorização possível de Ativos Materiais ou Imateriais de um território, seja ele qual for, quando os Tempos de Viagem são elevados.
- **NÃO HÁ INTEGRAÇÃO DE MERCADOS QUANDO OS TEMPOS DE VIAGEM SÃO ELEVADOS.**
- **NÃO HÁ TERRITÓRIO, NEM MERCADOS, QUANDO OS DECISORES POLÍTICOS SE DEMITEM DAS SUAS OBRIGAÇÕES DE INTEGRAR MERCADOS.**

Onde é possível chegar a partir de Beja? Qual a distância que pode percorrer-se numa hora, a partir de Beja?



Um Automóvel Ligeiro, utilizando uma infraestrutura com a qualidade da Auto-Estrada A26 :

90 Km

(Estimativa Via Michelin, para cerca de 170 Km Beja-Lisboa)

Um Expresso Rodoviário Beja-Lisboa :

81 Km

(Informação Rede Expressos)

Um Comboio Rápido, Inter-Cidades, utilizando uma infraestrutura
com a qualidade da Linha do Alentejo,
entre o Km 59 (Vendas Novas) e o Km 91 (Casa Branca), e entre o Km 91 e o Km 117 (Évora):

155 Km

(Horários em vigor da Comboios de Portugal)

PRIMEIRA CONCLUSÃO

- Não é possível integrar o Baixo Alentejo como parte imprescindível de uma GRANDE REGIÃO DO SUDOESTE PENINSULAR SEM RECURSO AO MODO FERROVIÁRIO.
- **O MODO FERROVIÁRIO É O ÚNICO QUE TANTO A NORTE COMO A SUL DE BEJA É OPERÁVEL A VELOCIDADES DE 200/220 Km/h, E COMO TAL, CAPAZ DE DESTRUIR TEMPO, GANHAR ESPAÇO, GANHAR MERCADOS.**

Que papel conferir ao Aeroporto de Beja? Como chegar aos Mercados? (1)

Que papel conferir ao Aeroporto de Beja? Como chegar aos Mercados? (2)

- Com as suas duas pistas paralelas de 3 Km e 3,3 Km, capazes de receber aeronaves como o Airbus A380, o Aeroporto de Beja apresenta-se como opção exequível face a uma Portela esgotada (25 Milhões de Passageiros em 2018) e espaço aéreo congestionado na área da Grande Lisboa.
- A opção Montijo, carece de boas acessibilidades (só rodoviária) padece de longevidade (cerca de uma década de vida útil, para um investimento de 400 Milhões de Euros), e apresenta-se como opção ambientalmente gravosa.

Que papel conferir ao Aeroporto de Beja? Como chegar aos Mercados? (3)

- O Aeroporto de Beja apresenta-se como opção exequível face a um Aeroporto Internacional de Faro, desenhado para uma capacidade de 5 Milhões de Passageiros por ano, mas atualmente com um movimento de 8 a 9 Milhões de Passageiros por ano (2017).
- O Aeroporto de Faro, com uma só pista implantada na Ria Formosa não pode ser expandido.
- **Sem alternativa a Faro, o Algarve necessitará de um NOVO AEROPORTO até 2030 (investimento de cerca de 2500 a 3000 Milhões de Euros). Ou ver desviado tráfego para Sevilha. E perder Turistas e visitantes.**

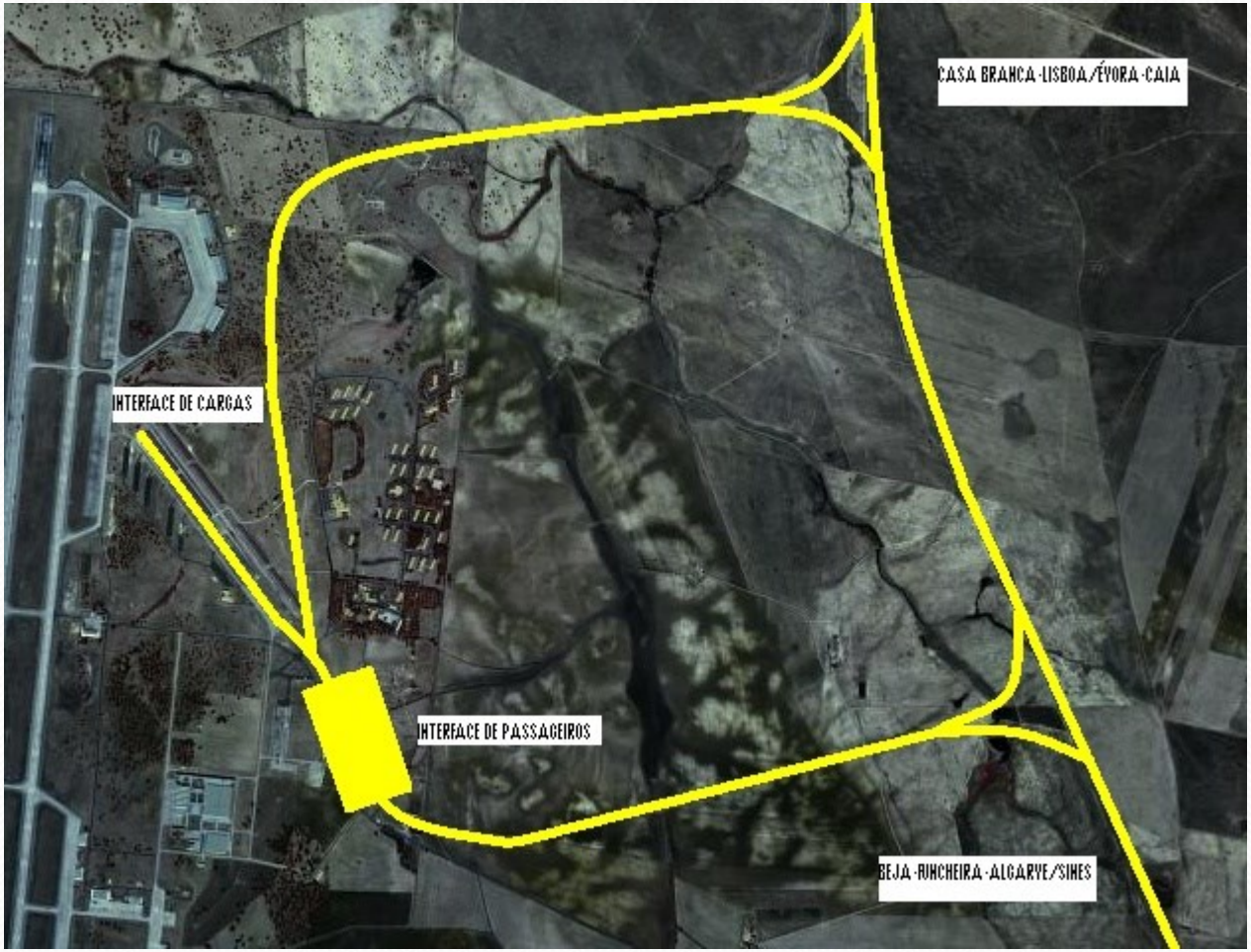
Que papel conferir ao Aeroporto de Beja? Como chegar aos Mercados? (4)

- Desafio: Como se chega aos Mercados, a partir da Aerogare de Beja?

- Resposta: Com um Transporte Terrestre capaz de colocar a Aerogare de Beja contida numa distância-tempo não superior a **NOVENTA MINUTOS DOS MERCADOS A SERVIR.**

- Tal só é alcançável com a modernização integral Casa Branca-Ourique, permitindo a circulação ferroviária até 220 Km/h.

Em Articulação com a Modernização da Linha do Alentejo apresenta-se imprescindível a construção de uma “variante-passante” à Aerogare de Beja, sem quaisquer tipo de dificuldades técnicas



Que tempos de viagem seriam possíveis, por via férrea, a partir de Beja-Aeroporto?

- 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
- **A ÁREA DE INFLUÊNCIA DE BEJA-AEROGARE CHEGA À EXTREMADURA ESPANHOLA SÓ COM A FERROVIA.**

Como se compara Beja, servida por combóio, 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+Ferrovia, 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
BEJA (a)	Ferroviário, a Lisboa-Entrecampos	1h25mn	€ 16,50 (actual)
BEJA (b)	Ferroviário, a Pragal-Almada	1h15mn	€ 16,50 (actual)
BEJA (c)	Ferroviário, a Pinhal Novo	0h55mn	€ 14,50 (actual)

SEGUNDA CONCLUSÃO

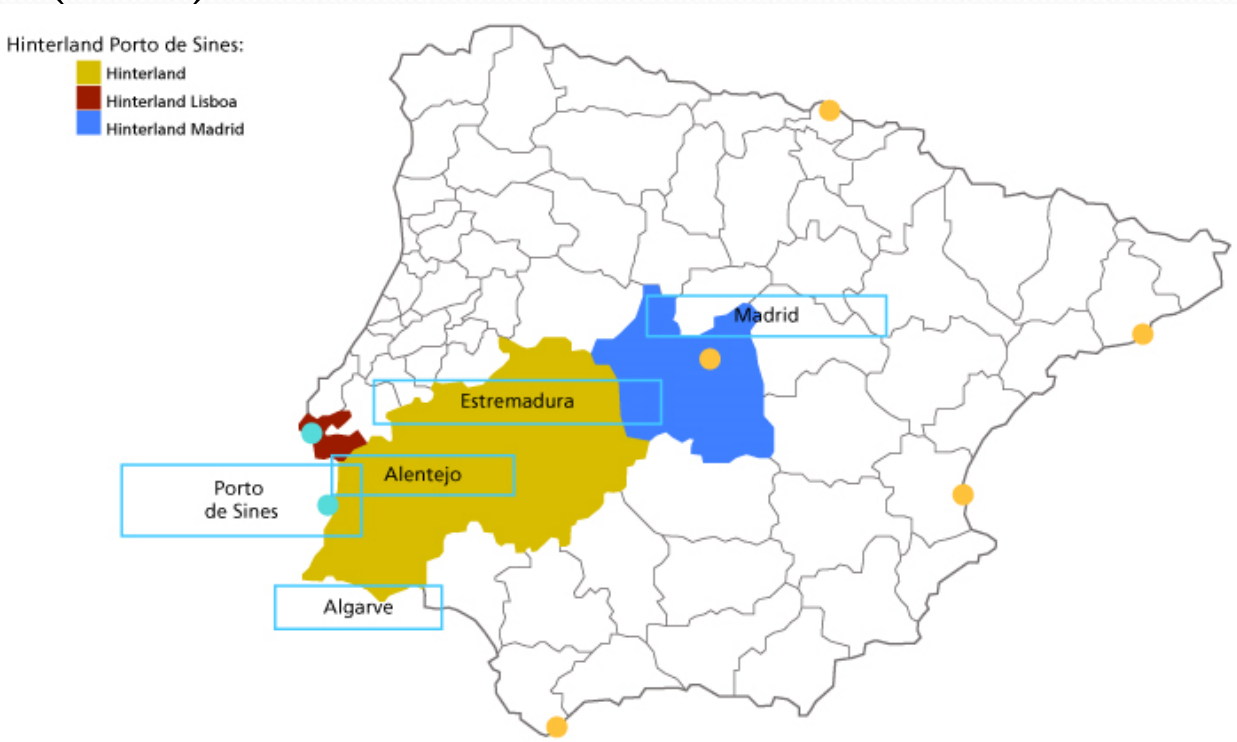
- Não é possível viabilizar o Aeroporto de Beja sem recurso ao Transporte Ferroviário, porque é o único suscetível de lhe conferir "hinterland" (Área de Influência) dadas as distâncias-tempo oferecidas.
- **O MODO FERROVIÁRIO É O ÚNICO QUE TANTO A NORTE COMO A SUL INTEGRA O AEROPORTO DE BEJA NUMA VERDADEIRA REDE AEROPORTUÁRIA. ANTECIPA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA DE FARO. PERMITE ATÉ O APARECIMENTO DE VÔOS "LOW-COST" EXTRA-EUROPEUS, COM RECURSO A GRANDES AERONAVES.**

Que papel conferir ao Baixo Alentejo na Logística Global? (1)

- As acessibilidades terrestres, do Porto de Sines à Extremadura Espanhola, Castela e outras Comunidades Autónomas através do Alentejo, apresentam-se incontornáveis, para garantir "hinterland" portuário.
- Sines, ampliado para um movimento anual de contentores, dos atuais 1,25 Milhões de TEU´s (TERMINAL XXI), até 11 Milhões de TEU´s (TERMINAL VASCO DA GAMA)terá um impacto muito significativo, na geração de composições de mercadorias. Na nova linha Évora-Elvas/Badajoz, prevêem-se até 28 movimentos diários (APA, 2017), originados em Sines.

Que papel conferir ao Baixo Alentejo na Logística Global? (2)

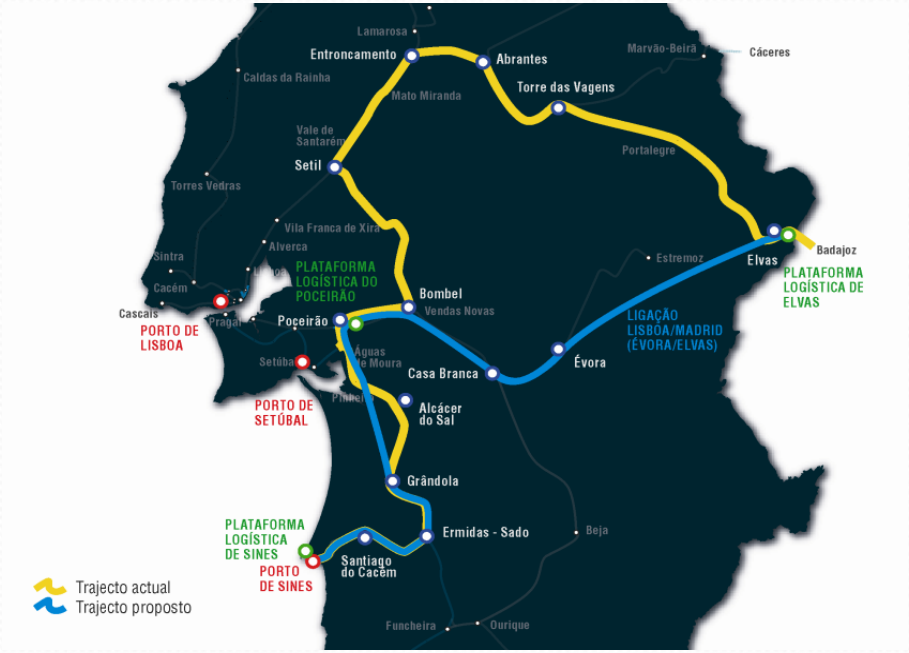
- O “Hinterland Portuário” Sines-Comunidad Autonoma de Madrid aponta para 800.000 TEU´s anuais (APS).

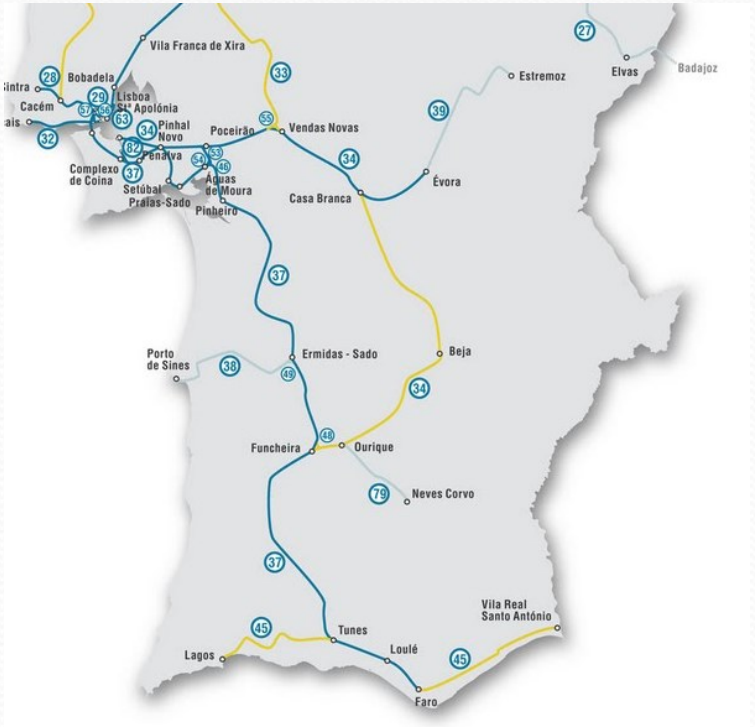


Que papel conferir ao Baixo Alentejo na Logística Global? (3)

- A acessibilidade ferroviária do Porto de Sines a Espanha, caracteriza-se por um só itinerário confluente com o complexo ferroviário da Península de Setúbal, apresentando-se **TÉCNICAMENTE DÉBIL, VULNERÁVEL A ESCASSEZ PERIÓDICA DE CANAL-HORÁRIO (POCEIRÃO-BOMBEL), E SEM POSSUIR UMA REDUNDÂNCIA ESTRATÉGICA, EM CASO DE INCIDENTE.**
- Um Porto como Sines, de âmbito Global não pode ficar dependente de um só itinerário ferroviário, de ligação a Espanha.

4708


Lamarosa
Entroncamento
Abrantes
Marvão-Beirã
Cáceres
Caldas da Rainha
Mato Miranda
Torre das Vagens
Vale de Santarém
Portalegre
Setil
Torres Vedras
Vila Franca de Xira
Alverca
Sintra
Estremoz
Badajoz
Elvas
PLATAFORMA LOGÍSTICA DO POCEIRÃO
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ELVAS
Cacém
Bombel
Vendas Novas
Cascais
Poceirão
PORTO DE LISBOA
LIGAÇÃO LISBOA/MADRID (ÉVORA/ELVAS)
Setúbal
Águas de Moura
Casa Branca
Évora
PORTO DE SETÚBAL
Alcácer do Sal
Grândola
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SINES
Ermidas - Sado
Beja
PORTO DE SINES
Santiago do Cacém
Trajecto actual
Trajecto proposto
Funcheira
Ourique


Vila Franca de Xira
Bobadela
Lisboa
Sta Apolónia
Cacém
Pinhal Novo
Poceirão
Vendas Novas
Estremoz
Elvas
Badajoz
Complexo de Coina
Setúbal
Pinhal Novo
Águas de Moura
Pinheiro
Casa Branca
Évora
Porto de Sines
Ermidas - Sado
Beja
Funcheira
Ourique
Neves Corvo
Vila Real Santo António
Tunes
Loulé
Lagos
Faro

Que papel conferir ao Baixo Alentejo na Logística Global? (4)

- A atual configuração que se perspetiva para o acesso ferroviário de Sines a Espanha, por se materializar num corredor sem inserção numa rede, não é compaginável com o desenvolvimento do tráfego "inland", em linha com as projeções da APS.
- A atual configuração dos acessos ferroviários a Sines ignoram o escoamento da produção da Zona de Regadio de Alqueva para mercados internacionais, via Sines (custo de transporte por contentor até 100% mais caro, em rodovia, versus ferrovia).

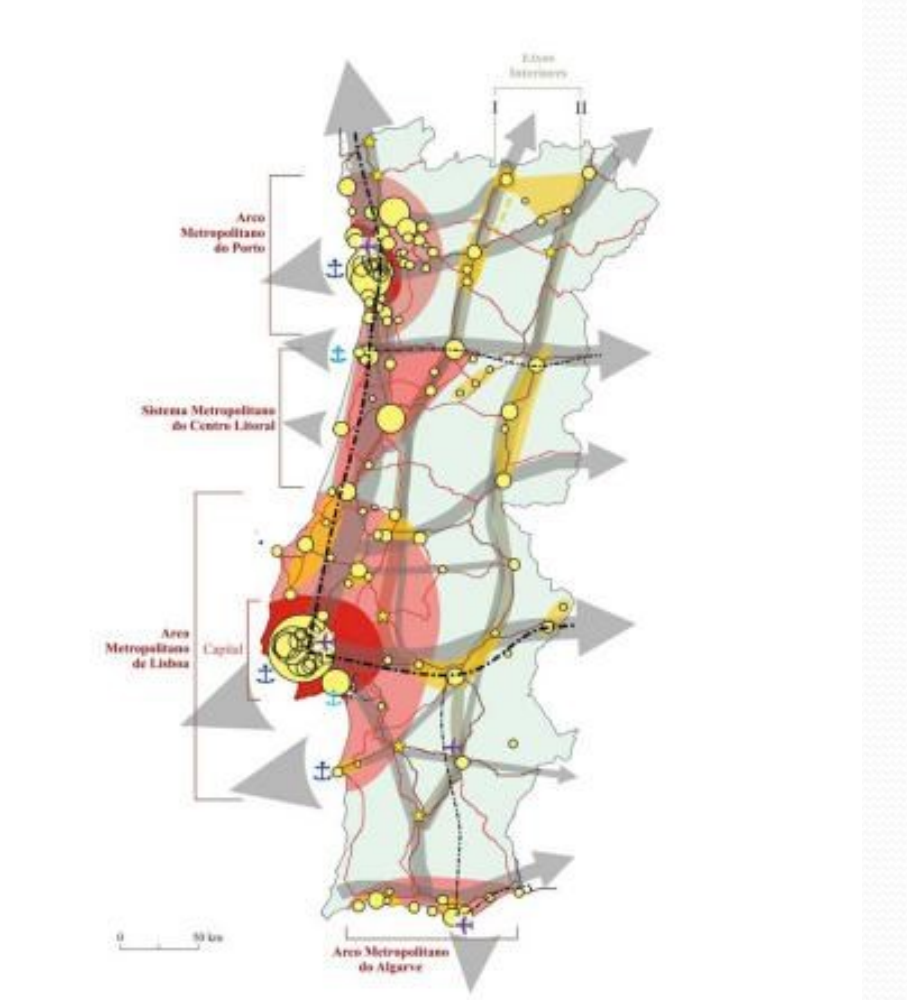
TERCEIRA CONCLUSÃO

- **Sem prejuízo do estabelecimento do Corredor Évora-Elvas/Badajoz, o itinerário Sines-Espanha, confinado a um encaminhamento Ermidas-Grândola-Poceirão, sem o complemento lógico da LINHA DO ALENTEJO, COMPLETAMENTE MODERNIZADA, não é compaginável com um acesso a um porto global, de águas profundas.**

Como Inserir o Baixo Alentejo na Economia de Serviços de uma Euro-Região do Sudoeste Peninsular?

- As distâncias-tempo contidas numa isócrona de NOVENTA MINUTOS a partir do Aeroporto de Beja, têm um reflexo multiplicador na cidade de Beja.
- Projetam Beja, a Norte, para a Área Metropolitana de Lisboa, e sobretudo Península de Setúbal, e abrem-lhe as portas aos mercados de:
- - Visitantes no mesmo dia: efeito multiplicador na Restauração;
- - Alojamento alternativo, como base de visita a pontos diversos.
- - A fusão dos mercados turísticos (e consequente ganho de escala) de Beja e Évora num só, é possível com uma relação ferroviária de 35mn.
- - Visitantes da Extremadura Espanhola.
- - Visitantes de e para o Algarve.
- - Rentabilização de Ativos Materiais e Imateriais.
- - POSSIBILIDADE DE ACOLHIMENTO DE NOVAS INDÚSTRIAS.

QUARTA CONCLUSÃO
Cumpra-se o que está no PNPOT



Como financiar a Modernização dos 115 Km de Casa Branca a Ourique? (1)

- As intervenções imprescindíveis a realizar, baseiam-se num traçado com características geométricas – perfil longitudinal e em planta – BOM ou MUITO BOM, sem necessidade de construção de variantes extensas para retificação de curvas de menor raio.
- Impõe-se como necessária:
- - A Renovação Integral da via;
- - Sinalização e Telecomunicações;
- - Eletrificação e uma Subestação de Tração.
- - Uma concordância de evitamento de Casa Branca, para os movimentos Extremadura-Évora-Beja-Algarve/Sines.
- - Uma "variante-passante" à Aerogare de Beja e respetivo interface.

Como financiar a Modernização dos 115 Km de Casa Branca a Ourique? (2)

- A resposta: FUNDO EUROPEU DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL (80% de comparticipação em zonas de Objetivo I) que toda a União Europeia usa para projetos ferroviários, **com privilégio particular sempre que haja ligação ferroviária a um aeroporto!**

European Union

European Regional Development Fund

Quem poderá assegurar a exploração de passageiros, numa Linha do Alentejo completamente modernizada? (1)

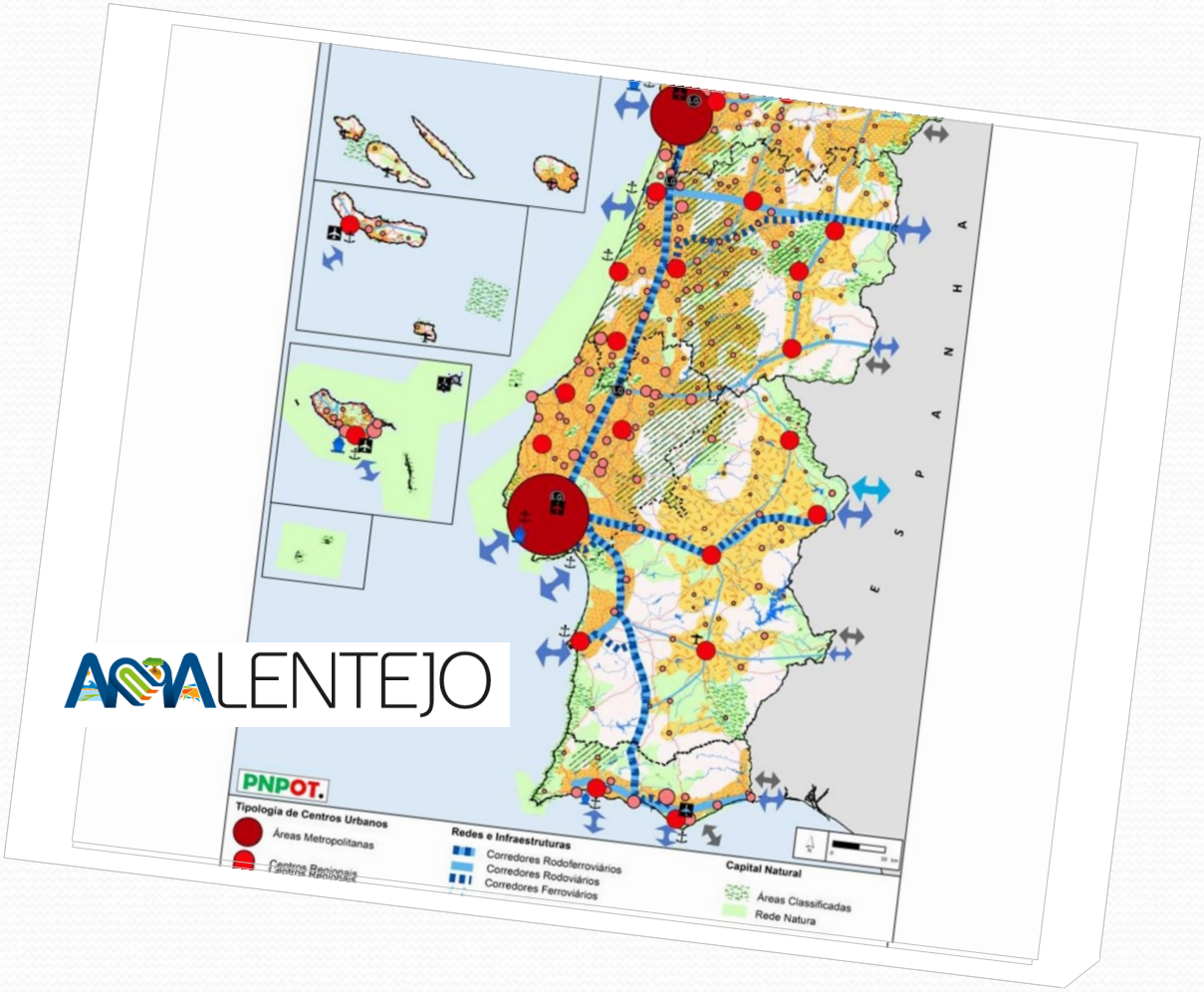
- ESTE OPERADOR (2018)?

Quem poderá assegurar a exploração de passageiros, numa Linha do Alentejo completamente modernizada? (2)

- OU QUALQUER DESTES OPERADORES, inclusivamente em concorrência (após 2020)? E com duas relações Lisboa-Algarve (uma via Beja) em competição entre si? Ou outra de Madrid ao Algarve?

CONCLUSÃO FINAL

- O Poder Político tem RESPONSABILIDADES diretas no Fomento e Desenvolvimento do Território. Pede-se, no mínimo, que não lhe coloque entraves.
- O Baixo Alentejo é imprescindível para a constituição de uma Euro-Região do Sudoeste Peninsular.
- Dadas as distâncias físicas envolvidas, apenas um Transporte Terrestre Rápido POSSUI CAPACIDADE INTEGRADORA DE MERCADOS: **SEM FERROVIA NÃO HÁ EURO-REGIÃO.**

Este é o MAPA que está no PNPOT 2018 e que vira costas ao ALENTEJO

É ISTO QUE A COMISSÃO DINAMIZADORA DE AMALENTEJO NÃO ACEITA. FOI ISTO QUE O 2º CONGRESSO DISCUTIU. FOI POR SABER ISTO QUE TANTA GENTE FALTOU AO DEBATE. O PNPOT 2018 IGNORA UM AEROPORTO PRONTO A FUNCIONAR E QUE VALE CENTENAS DE MILHÕES DE EUROS. DEIXA ALQUEVA, (2500 MILHÕES DE EUROSDE INVESTIMENTO PÚBLICO), FORA DA FERROVIA, CONDENA O ALENTEJO À MORTE LENTA.