



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

REQUERIMENTO Número _____ / XI (___ª)

PERGUNTA Número 1009 / XI (1ª)

Assunto: **Alternativa ao traçado do projecto ferroviário Sines - Santiago do Cacém/Relvas Verdes - Grândola Norte (Distrito Setúbal)**

Destinatário: **Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

Expeça-se
Publique-se
<u>22 101</u> / 20 <u>06</u>
O Secretário da Mesa


Exmo. Sr. Presidente da Assembleia da República

Tem sido público e notório o repúdio e oposição das populações, das autarquias, do movimento associativo e do tecido económico local, relativamente ao projecto anunciado pelo Governo de uma nova linha de caminho-de-ferro pelo seu traçado Sines – Santiago do Cacém/Relvas Verdes – Grândola Norte.

As implicações desta opção têm motivado o alerta de praticamente todos os sectores da vida local e regional, da saúde ao ambiente, desde os moradores dos territórios afectados até aos investidores em áreas como a agricultura e floresta, turismo, comércio, etc.

Está em causa principalmente uma visão estratégica de desenvolvimento e ordenamento do território que não pode ser ostensivamente ignorada e inviabilizada nas opções de planeamento e construção de infra-estruturas de transportes e logística. E este troço ferroviário, pelo seu traçado e pelas suas características, a ser concretizado comportaria consequências profundamente lesivas para o território do Alentejo.

O Grupo Parlamentar do PCP reuniu com a Associação Protectora do Montado contra a Ferrovia Sines/Relvas Verdes/Grândola Norte, que nos expôs as suas profundas preocupações quanto aos impactos deste traçado para aquele território, para «autênticos crimes sociais e ambientais», que afectam directamente centenas de pessoas residentes, inviabilizam projectos de turismo rural, de natureza, etc.

Uma das questões mais graves para os opositores deste traçado é o facto de neste processo não se ter equacionado nenhuma verdadeira alternativa. Na realidade, apenas foi considerada uma única proposta de localização de corredor, que nalguns pontos do território equaciona um pequeno desvio alternativo. Perante isto, não se poderia sustentar que o projecto em questão apresenta duas propostas alternativas, que haviam de ser estudadas comparativamente, em termos ambientais, sociais, económicos.

Entre muitas outras iniciativas e diligências desenvolvidas relativamente a esta matéria, mereceu particular destaque a sessão pública promovida pela Câmara Municipal de Santiago do Cacém e dirigida pelo seu Presidente, e que contou com a participação dos Presidentes das Câmaras Municipais de Beja e de Grândola, com a referida Associação Protectora do Montado, bem como com o Professor Manuel Costa Lobo, do Instituto Superior Técnico/CESUR. O Grupo Parlamentar do PCP participou também nesta sessão.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Tal como nessa ocasião foi oportunamente sublinhado pelo Prof. Costa Lobo, as repercussões de um projecto desta envergadura extravasam o domínio estrito das infra-estruturas ferroviárias, interligando-se desde logo não só com o domínio das infra-estruturas portuárias – uma vez que a plataforma logística portuária de Sines passará a ter de responder, a médio prazo, a desafios à escala europeia – mas, também, com as restantes componentes estratégicas do Plano, já que uma actividade desta dimensão terá repercussões importantes no tecido económico municipal, na ocupação espacial do território e nas restantes infra-estruturas.

A questão fundamental prende-se assim com as alternativas de traçado: os estudos prévios desenvolvidos e propostos pela REFER e MOPTC prevêem apenas alternativas de traçado pelo litoral – a chamada ligação Relvas Verdes/Grândola Norte – enquanto as Câmaras Municipais de Santiago do Cacém e Grândola defendem o traçado preliminar apresentado no âmbito dos estudos de revisão do PDM de Sines (em curso) e do Plano de Urbanização da Zona Industrial e Logística de Sines (planta da rede viária).

A este propósito, não podemos ignorar que o traçado apontado pela REFER e pelo Governo “afastaria” o Porto de Sines relativamente a Beja e ao seu aeroporto (passando de 80km para 160 km) e ao Algarve (passando de 220km para 300km).

Ainda acompanhando a análise do Prof. Costa Lobo, a alternativa da ligação Sines/Ermidas-Sado, embora obrigasse à realização de um túnel de cerca de 1,6 km sob a Serra do Cercal/Grândola, implicaria impactes ambientais muito menores que a “solução litoral” que atravessa zonas ambientalmente muito sensíveis e representaria um traçado mais favorável para a operação ferroviária. Mas, muito mais importante ainda, permitiria viabilizar uma perspectiva de ordenamento do território rompendo com a nefasta “litoralização” dos investimentos e infra-estruturas, e abrindo novas possibilidades para um desenvolvimento territorial integrado e harmonioso face ao interior do Alentejo.

Tudo isto coloca a exigência de uma opção estratégica que aponte para o estudo e a concretização desta alternativa de traçado defendida pelas autarquias. O que está em causa é muito mais do que uma diferença de 20 a 30 km no percurso Sines/Madrid: é a perspectiva do planeamento e investimento nas infra-estruturas ferroviárias como factor fundamental para o próprio ordenamento do território e desenvolvimento regional e nacional.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea d) do Artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e em aplicação da alínea d), do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, perguntamos ao Governo, através do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o seguinte:

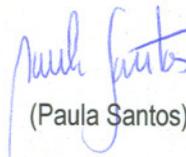
1. Como explica o Governo que até agora não tivesse sido efectivamente considerada a opção de traçado na ligação Sines/Ermidas-Sado, como alternativa à que foi proposta pela REFER e MOPTC?
2. Que medidas estão a ser tomadas para viabilizar o estudo e a concretização desta possibilidade?

Assembleia da República, 20 de Janeiro de 2010.

Os Deputados,


(Bruno Dias)


(Francisco Lopes)


(Paula Santos)


(José Soeiro)