



COMISSÃO DE ECONOMIA, INOVAÇÃO, OBRAS PÚBLICAS E HABITAÇÃO

RELATÓRIO DE AUDIÇÃO DE PETICIONÁRIOS

PETIÇÃO N.º 09/XIV/1.ª

XIV LEGISLATURA

1.ª Sessão Legislativa

Dia: [19 de janeiro de 2021](#)

Hora: 10.30

Sala: 8, com inclusão de videoconferência

Entidade: 1.º Peticionário da Petição n.º 09/XVI/1.ª [José Batista Mestre Soeiro (Membro da Comissão Promotora de AMAlentejo)], Manuel Tão, João Proença e Jerónimo Lóios.

Assunto: Pela eletrificação e modernização da Linha do Alentejo, como uma prioridade de interesse nacional

Deputados presentes: Deputados Cristóvão Norte (PSD), relator, Telma Guerreiro (PS), Isabel Pires (BE) e João Dias (PCP).

Preocupações expressas: Os peticionários começaram por agradecer a possibilidade de serem ouvidos em audição, disponibilizaram uma [apresentação](#) e informaram que a delegação era constituída pelo Senhor José Soeiro, pelo Professor Manuel Tão, pelo Senhor João Proença e pelo Senhor Jerónimo Lóios.

O peticionário José Soeiro realçou ser fundamental a eletrificação e modernização da Linha do Alentejo, com o intuito de garantir coerência com as opções ferroviárias nacionais. Referiu existirem um conjunto de propostas defendidas pela Plataforma Alentejo, que elencam uma visão e um conjunto de alternativas ferroviárias para todo o Alentejo, que a AMAlentejo também subscreve.

O peticionário Manuel Tão, munido de uma apresentação, passou a explicar que a linha ferroviária do Sul se desenrola num único corredor, o que consubstancia estrangimentos em “canal-horário” decorrentes dos diversos usos em curso, transporte de passageiros e carga. Afirmou que com a entrada em funcionamento dos Terminais Vasco da Gama 1 e 2, no porto de Sines, é expectável que a carga contentorizada a transportar por ferrovia triplique. Face ao exposto, considerou que a passagem entre Grândola e Poceirão, essencial para aceder ao Porto de Sines por ferrovia, não apresenta condições estruturais para suportar o volume de tráfego

exigível. Em virtude das limitações expostas, o Peticionário defendeu a modernização da linha do Alentejo no traçado Casa Branca e Beja e a reabertura do traçado entre Beja e Ourique. Argumentou que a opção apresentada promove redundância na linha ferroviária do Sul, garante a circulação em caso de intervenções estruturais e renovação de linha, evita a passagem de tráfego na península de Setúbal de bens transacionáveis oriundos da região do Alentejo e de passageiros oriundos do Algarve, e permite duplicar ou triplicar os serviços diários de intercidades entre Lisboa e o Algarve, com possibilidade de ligação ao *hinterland* do aeroporto de Beja, sem limitações de canal horário. Destacou o [estudo](#) apresentado pela REFER que contempla os aspetos técnicos e financeiros, assim como as intervenções necessárias para viabilizar a pretensão dos Peticionários. Referiram que o projeto apresentado contribuiria para aprofundar a coesão territorial do Alentejo e também do Algarve. Por fim, destacou que a modernização dos 115km de rede ferroviária, que ligam Casa Branca a Ourique, podem ser financiados com uma comparticipação a 80% através do Fundo Europeu para o Desenvolvimento Regional, por se tratar de uma região enquadrada no Objetivo 1.

Usou da palavra a Senhora Deputada Isabel Pires (BE), que, após cumprimentar os peticionários, referiu a imperiosa necessidade de investimentos na ferrovia nacional, indo ao encontro dos objetivos para uma transição verde. Considerou ser fundamental pôr em marcha os projetos que demonstram condições de concretização. Prosseguiu, afirmando que o projeto apresentado, para a modernização dos 115km de rede ferroviária, que ligam Casa Branca a Ourique, estimula o desenvolvimento da região e contribui para a coesão territorial. Também referiu que o investimento proposto está devidamente fundamentado em estudos técnicos e que em seu entender deve ser concretizado. Por fim, salientou o forte espírito de união patente na comunidade regional em torno da necessidade de concretização do projeto de eletrificação e modernização da Linha do Alentejo.

Por sua vez, a Senhora Deputada Telma Guerreiro (PS), após cumprimentar os peticionários pela pertinência da petição, destacou a clara aposta nacional na modernização da ferrovia. Observou que a modernização e eletrificação do troço de linha ferroviária entre Casa Branca e Beja encontra-se previsto no Programa Nacional de Investimentos 2020-2030 (PNI2030) e que o GP PS se encontra solidário na ativação do troço de ferrovia entre Beja e Funcheira. Agradeceu os contributos apresentados pelos Peticionários e a mobilização em torno do projeto. Elucidou acerca da [Resolução da Assembleia da República n.º 133/2019](#), acrescentando os passos dados em torno das propostas dirigidas ao Governo. Finalmente, afirmou que foram criadas oportunidades e considerou ser uma luta a nível distrital.

Também o Senhor Deputado João Dias (PCP) cumprimentou os peticionários, felicitou a iniciativa, a qual considerou bastante pertinente, e salientou concordância com as pretensões expressas. Deu conta da necessidade de valorização e renovação das acessibilidades recorrendo à ferrovia, nesse sentido considerou fundamental a eletrificação e modernização de toda a linha do Alentejo, vincando que tal deve ocorrer na sua totalidade e não de forma parcial. Prosseguiu, afirmando que a linha do Alentejo é fundamental no combate às assimetrias regionais e na promoção da coesão territorial. Questionou os Peticionários se o ano 2021 é decisivo na materialização das candidaturas a fundos comunitários no âmbito dos investimentos na ferrovia. Em seu entender, considerou que a rede ferroviária via Casa Branca – Ourique promove redundância à linha ferroviária do Sul, oferecendo condições de resposta ao aumento expetável de movimentação de carga através da utilização do porto de Sines. Afirmou que a atual proposta de intervenção parcial na linha ferroviária do Alentejo, restrita ao troço entre Casa Branca e Beja, na prática transforma a linha num ramal exclusivo a passageiros. Também interrogou os Peticionários se projetar parte da linha não será idêntico a projetar toda a linha, e observou a necessidade de olhar de forma estratégica para todo o território e para as suas necessidades de mobilidade. Observou o impacto do desenvolvimento agrícola no baixo Alentejo, considerando essencial acompanhar com uma adequada rede logística capaz de escoar a produção, para além do caso da mina de Aljustrel, que escoar a sua produção, para a Espanha, recorrendo ao transporte rodoviário. Por fim, reiterou a necessidade de apostar na ferrovia na totalidade do troço da linha do Alentejo, indo ao encontro das necessidades da população e respondendo às exigências de desenvolvimento económico regional.

Tornou a usar da palavra o peticionário Manuel Tão para agradecer o apoio evidenciado pelos Partidos presentes acerca das pretensões expressas. Observou que atualmente o Terminal 21 de Sines gera 80 comboios por semana e que, brevemente, irá iniciar em laboração o Terminal Vasco da Gama com possibilidade de triplicar os movimentos em ferrovia. Esclareceu que o acréscimo de movimentos irá incrementar a pressão sobre a linha ferroviária do Sul, nesse sentido considerou que a ligação entre Beja e Ourique surge de forma natural em virtude da necessidade de redundância da via. Em seu entender, não faz sentido estender catenária de forma parcial, exclusiva ao troço entre Casa Branca e Beja, porque tal transforma a ligação a Beja num simples ramal, sem conetividade e com um tráfego de passageiros e mercadorias residual. Afirmou ser um desperdício de dinheiro estender catenária num troço de 62 km até Beja, para responder à circulação diária de 4 a 5 comboios diários, e pelo contrário deixar sem catenária 53 km até Ourique. Observou que tecnicamente ocorrem questões acerca da colocação de catenária na linha do Alentejo, a primeira está associada à necessidade de existência de duas subestações elétricas entre Casa Branca e Beja, sendo que na possibilidade de um traçado de ferrovia completo entre Casa



Branca e Ourique apenas implica as mesmas duas subestações, logo, nesse aspeto não ocorrem benefícios na limitação da dimensão do traçado da linha férrea. Por fim, referiu ser escasso a manutenção da ligação Lisboa ao Algarve recorrendo a 4 comboios diários, no seu entender a ligação deveria ser assegurada com cerca de 12 comboios diários de tipo Alfapendular ou Intercidades, indo ao encontro dos padrões europeus associados à mobilidade turística. Contudo, a linha ferroviária do Sul não tem espaço canal capaz de dar resposta a essa exigência de tráfego, assim surge a linha do Alentejo, como alternativa, capaz de responder às exigências de circulação. Para o efeito, explicou que basta modernizar a linha através da supressão de passagens de nível, da requalificação de estações e na melhoria do atual traçado, que é capaz de proporcionar velocidades de cerca de 200km/hora.

Finalmente, o relator agradeceu aos peticionários e informou-os dos trâmites subsequentes na apreciação da petição.

Palácio de São Bento, em 12 de fevereiro de 2021

O Assessor da Comissão

(Luís Marques)