

**Notas sobre a sessão de esclarecimento sobre a Linha Ferroviária do Alentejo, com Manuel Tão, engenheiro e docente na Universidade do Algarve.**

**Cenário 0 – restabelecer as ligações do Intercidades Beja – Lisboa – Beja sem investimento - Custo 0 €**

- Existe material (locomotivas) excedentário.
- Locomotivas diesel 2600 – 18 unidades.
- As locomotivas que serviam Évora vão ser postas de lado, podem a vir ser usadas em Beja.
- Máquina a diesel até Casa Branca e máquina eléctrica depois (vice-versa).
- Esta mudança de máquina já se faz noutros locais, Lisboa – Covilhã – Guarda; Lisboa – Covilhã, máquina eléctrica e Covilhã – Guarda, máquina a diesel.
- Neste cenário é possível lutar por uma ligação Lisboa – Algarve, com passagem por Beja. Beja deixaria de ser o fim da linha mas passaria a ser um ponto de passagem, o que poderá implicar mais passageiros. Passaria a ser uma Linha Inter-Regional.
- Gare do Oriente – Beja = 2h 15m
- Este cenário permite aproveitar o material UDD 450 (UDD – unidade dupla a diesel), existente no Algarve, o que levaria a uma economia de escala porque o material seria usado em mais ligações.

**Cenário 1 – Electrificação da Linha do Alentejo**

**Custo aproximado = 90M€**

Electrificação de 115 Km da linha desde Casa Branca, km91, até Ourique-Aivados (Estação de Ourique), Km206 (nos Aivados já está electrificado o troço da linha até à Funcheira, para servir a mina de Neves Corvo, mas este nunca foi utilizado....)

Este cenário permite ao Porto de Sines (que se pretende que seja um porto planetário) ter uma linha alternativa em direcção a Espanha. Assim, haveria solução para situações de acidentes ou congestionamento da linha do Poceirão:

- podem ocorrer acidentes na linha, p. ex. descarrilamentos;
- a linha do Poceirão é uma linha com muita ocupação.

A ligação por Beja, permite resolver estas questões porque:

- a linha de Beja tem horários disponíveis;
- a linha de Beja tem um traçado muito bom, permite velocidades mais elevadas e não existem túneis.

Portanto é **URGENTE ELECTRIFICAR** a Linha do Alentejo, e requalificar a linha entre Beja e a Funcheira.

Electrificar a linha do Alentejo – 115 Km, entre Casa Branca e Ourique, custa **90M€** - comparticipação do QREN até 80% pode reduzir custos a pouco mais de **20M€**:

- Subestação (Penedo Gordo/Santa Vitória) - 15M€
- 30 Blocos de sinalização electrónica - 12M€
- Concordância em Casa Branca - 1M€
- Poste + Cantenária - 17,25M€
- Reabilitação do layout Beja/Ourique - 5,64M€
- Reabilitação integral de 52km Beja – Ourique – 36,4M€

Se isto for concretizado, confere ao Porto de Sines uma alternativa ao itinerário pelo Poceirão. Beja seria enquadrada numa linha modernizada, com benefício para o regadio.

Só o transporte de mercadorias paga todo o investimento, tornando assim o custo dos passageiros marginal.

Beja – Lisboa = 1h50m

⇒ Via Pragal

Beja – Algarve = 2h

Beja – Lisboa = 1h 20m

⇒ via Chelas (TTT – Terceira Travessia do Tejo)

Lisboa – Beja – Faro = 3h 10m

Beja – Évora = 45m (até à estação de alta velocidade)

Évora – Lisboa = 35m (Alta Velocidade)

Os mapas que estão na apresentação são da RAVE, disponíveis na Net.

A alta velocidade em Évora justifica, por si só, a modernização de toda a linha do Alentejo, como forma de distribuição (o mesmo que se passa com as auto-estradas).

**Cenário 2 – Duplicação da Linha em Vila Nova da Baronia – Custo = 109M€**

**Cenário 3 - articulação com o Aeroporto de Beja**

**Custo = 140M€**

O traçado para a Base está feito, (pelos Alemães); a linha não está feita, mas o ramal existe por S. Matias.

Deve-se deixar cair como prioridade o mercado turístico do Alentejo e passar a apostar no low-cost dirigido à Península de Setúbal, a Lisboa e ao Algarve, afirmando assim o aeroporto de Beja como alternativa a Lisboa.

Beja (aeroporto) – Lisboa = 1h

Beja (aeroporto) – Albufeira = 1h45m

(Comparativamente, o projecto da A26 custa **270M€**)

Ponto de partida – uma linha com formas geométricas muito boa, todo o traçado está facilitado com o traçado existente

Os valores foram calculados com base nos custos unitários aproximados:

Renovação integral da via	0,5M€/Km
Duplicação da via	0,6M€/Km
Electrificação	0,15M€/Km
Construção – linha nova	1M€/Km
1 subestação 60MVA	15M€
Comando de tráfego centralizado	0,4M€/Bloco
1 estação nova – interface com 2 gares e 4 vias	<b>20M€</b>

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

### **Notas Finais:**

Potencialidades:

- Corredor alternativo para o Porto de Sines;
- Aeroporto de Beja;
- Só as mercadorias amortizam o investimento.

Temos que garantir profundidade territorial, fazer uma grande região Sudoeste (Alentejo/Algarve/Espanha)

O QREN pode financiar o investimento na Linha do Alentejo até 80%.

As infra-estruturas existentes são de qualidade, permitem velocidade, não temos limitações de carga, não existem túneis.

A linha do Alentejo é, talvez, o local com mais facilidade de intervenção para a modernização.

Em termos de gastos para a CP, o comboio/Km eléctrico (**0,45€**) é menos de metade do que o comboio/Km a diesel (**1,00€**).

Esta linha é também uma linha alternativa para o fornecimento de carvão à Central do Pego.