

cimbal

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DO BAIXO ALENTEJO

Programa Nacional de Investimentos 2030

Contributos no âmbito da discussão pública



Programa Nacional de Investimentos 2030 – contributos no âmbito da discussão pública

AEROPORTOS

O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2015-2020 (PETI3+) apontava como objetivos estratégicos:

- Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas portuguesas e a criação de emprego.
- Assegurar a competitividade do sector dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses.
- Promover a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, em todo o país.

O Baixo Alentejo dispõe de uma infraestrutura aeronáutica de relevo: o Aeroporto de Beja.

O Aeroporto do Alentejo está a oeste da cidade de Beja e foi inaugurado em abril de 2011. Este terminal de passageiros, de carga e de manutenção de aeronaves está preparado para receber todo o tipo de operações com um elevado nível de eficiência.

Conectividade

O Aeroporto de Beja está diretamente ligado à vasta rede de autoestradas que liga a cidade de Beja a todos os pontos do país, estando localizado a 12 km da cidade de Beja, a 170 km a sul de Lisboa e a 150 km a norte do Algarve.

Estes dois últimos parágrafos são uma transcrição da apresentação do aeroporto de Beja, na página de internet da empresa concessionária, ANA – Aeroportos de Portugal.

Mas, de facto, a ligação à rede de autoestradas está longe, demasiado longe.

Naturalmente, não será apenas por falta de acessibilidades que o Aeroporto de Beja não atingiu o patamar que, a região onde está inserido, perspetivava. Todavia, em termos da sua utilização para carga ou passageiros, as acessibilidades, rodó e ferroviárias, são muito importantes. Sobre essas vertentes, já emitimos comentários, enquadrando-as também na questão da promoção e valorização do Aeroporto.



Reconheçam-se, os esforços dinamizados pela concessionária, no sentido de promover a utilização da infraestrutura nas suas diversas valências: estacionamento e manutenção; passageiros e carga.

Considerando o esgotamento de capacidade de utilização do Aeroporto Humberto Delgado, que operou todo o Verão de 2018 de forma deficiente, com longas filas e constantes atrasos; considerando ainda a impossibilidade imediata de alternativa ou complementaridade da solução Montijo e a demora com que se pode concretizar, Beja deveria ser considerada como uma possibilidade imediata.

Contudo, estamos a tratar de contributos para o PNI 2030.

Neste sentido, importa valorizar o que o Aeroporto de Beja já dispõe:

- Duas pistas paralelas de 3,3 km e 3 km, com possibilidade de receber as grandes aeronaves, como é o caso do Airbus A380, que aqui recentemente aterrou;
- Uma infraestrutura com capacidade de receber milhão e meio de passageiros/ano e resposta para 250 passageiros/hora para embarque ou desembarque.

Em termos futuros, poderá ser uma pista complementar ao Aeroporto Internacional de Faro, desenhado para uma capacidade de 5 milhões de passageiros/ano, em muito ultrapassada (mais de 8 milhões de passageiros em 2017), com uma só pista implantada sobre a Ria Formosa e sem possibilidade de expansão.

De facto, a relativa proximidade do Algarve (Albufeira a 1h15m e Faro a 1h30m), possibilita deslocamentos rodoviários com bons acessos e relativa rapidez. Caso se concretize a reativação do troço ferroviário da Linha do Alentejo entre Beja-Ourique, com a consequente modernização e eletrificação, a proximidade e comodidade de deslocação ao Algarve cria ainda maior atratividade para esta opção.

Assim, o aumento do tráfego de passageiros, para além dos voos charters já realizados no corrente ano, fica sempre dependente da criação de melhores ligações, rodo e ferroviárias, ao Algarve e à Área Metropolitana de Lisboa. Contudo, não será desprezível, antes pelo contrário, a procura do mercado espanhol (Extremadura e Andaluzia), se se concretizarem os investimentos solicitados na rodovia e ferrovia (possibilidade de ligação por comboio Beja-Évora-Badajoz com tempos de viagem respetivos de 0h35m e 1h10m).

Em termos de investimento público, importa reforçar as acessibilidades terrestres ao aeroporto, mas também o investimento na promoção de voos turísticos das entidades oficiais na área do turismo.



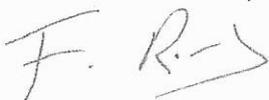
No que respeita a outras áreas de negócio da aeronáutica, a manutenção de aeronaves, o estacionamento, a carga e escola de pilotos poderão ser de importância vital para a região.

Importa criar atratividade, com recurso a apoios à instalação de empresas e criação de postos de trabalho, utilizando, por exemplo, benefícios fiscais e fundos comunitários especialmente dedicados.

Em resumo, o Aeroporto de Beja não necessitará, diretamente, de grandes investimentos públicos, mas, sobretudo de acessibilidades rodo e ferroviárias que o ajudem a potenciar e desenvolver, criando riqueza e postos de trabalho na região, contribuindo para combater o flagelo da desertificação e fixando pessoas no interior do País.

Beja, 07 de setembro de 2018

O Primeiro Secretário,



/Fernando Jorge Castanho Silva Romba/



Todavia, a Linha do Alentejo, como atrás se refere, não termina em Beja. Tem uma ligação a Ourique/Funcheira. Atualmente, encontra-se desativada, mas o traçado, na sua totalidade, possui características que permitem, após modernização e eletrificação, a obtenção de velocidades na ordem dos 200 km/h.

A importância estratégica da operacionalidade da Linha do Alentejo é perfeitamente justificável, nomeadamente:

- A necessidade de redundância, em termos de acessibilidade ferroviária nos acessos ao Sul do País e à linha (em construção) Sines/Caia. Caso se mantenha o troço Beja/Ourique inoperacional, numa situação de interrupção de circulação em qualquer dos viadutos existentes entre Grândola e Ermidas Sado ou entre Poceirão e Bombel, poderia o tráfego entre Algarve/Porto de Sines e Lisboa/resto da Península Ibérica ser interrompido por longo período;
- O escoamento dos produtos agrícolas e agro-industriais provenientes da área do Alqueva poderia ser efetuado com recurso à ferrovia, evitando o excesso de tráfego pesado rodoviário que sobrecarrega prejudicialmente a rede viária nacional e municipal existente;
- A possibilidade de criar uma oferta suplementar de serviço de intercidades entre Lisboa/Algarve (com passagem por Beja), difícil de introduzir, por falta de canal-horário, no itinerário via Grândola (decorrente do significativo tráfego de mercadorias oriundo de Sines, com tendência para aumentar). Esta “aproximação” de Beja a Lisboa e ao Algarve, facilitaria, do ponto de vista de visitação turística, as viagens de ida e volta diárias, abrindo portas a muito importantes fluxos turísticos;
- Também o encaminhamento do minério extraído de Neves-Corvo e de Aljustrel, beneficiaria desta alternativa, possibilitando o “alívio” da atual linha;
- Com a futura ligação Sines-Évora-Caia, a linha do Alentejo proporcionará uma ligação ferroviária entre o Algarve e todo o Alentejo, chegando à Extremadura espanhola e com ligação à alta velocidade Badajoz-Madrid;
- A modernização e eletrificação da linha do Alentejo, em toda a sua extensão, cria condições objetivas para a consagração do delineado no PNPT, designadamente proporcionando ligações ferroviárias fundamentais para o Alentejo/Algarve, como regiões integrantes e ativas na Euro-Região Sudoeste Peninsular;



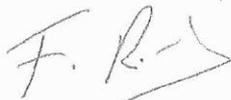
- Será, sem dúvida, um contributo decisivo para o combate às assimetrias do interior alentejano, tornando possível inverter o longo processo de desertificação que tem ocorrido nos últimos anos;
- A Linha do Alentejo, em termos de coesão territorial, possibilitará a deslocação diária de trabalhadores em ambos os sentidos (Norte/Sul), atenuando o carácter sazonal do trabalho nos setores do turismo e agricultura.

Em suma, num horizonte a dez anos, a modernização e eletrificação da Linha do Alentejo, acompanhada de requalificação das estações e apeadeiros, assim como de material circulante de última geração, assume um papel preponderante no desenvolvimento de todo o Alentejo, criando condições de fixação das populações, assim como de atração de novos residentes.

Pelos motivos elencados, este será um investimento absolutamente essencial para a nossa região!

Beja, 07 de setembro de 2018

O Primeiro Secretário,



/Fernando Jorge Castanho Silva Romba/



Programa Nacional de Investimentos 2030 – contributos no âmbito da discussão pública

RODOVIA

O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2015-2020 (PETI3+) apontava como objetivos estratégicos:

- Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas portuguesas e a criação de emprego.
- Assegurar a competitividade do sector dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses.
- Promover a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, em todo o país.

O Plano de Investimentos 2015/2020 da Infraestruturas de Portugal contemplava um conjunto de projetos prioritários de montante aproximado de 898 milhões de euros de investimento, dos quais se estimava que dois terços fossem financiados através de fundos privados e 24% através de fundos comunitários. Entre estes projetos figurava IP8 entre Santa Margarida do Sado e Beja.

No final do ano de 2018, a realidade do Baixo Alentejo aponta num sentido oposto.

Na verdade, o IP8 entre a ligação da A2 e Santa Margarida do Sado está concluída há largos meses, faltando, ao que parece, proceder a uma adaptação na praça das portagens de forma a permitir a circulação dos veículos. Para o comum dos cidadãos que transitam no antigo traçado, paralelo ao novo, torna-se extremamente difícil perceber esta demora, que se está a eternizar.

No final do ano 2020, não deveremos ter em funcionamento o IP8, ligando Beja à A2.

Assim, lamentavelmente, continua a ser uma das aspirações do Baixo Alentejo uma ligação privilegiada da capital de distrito à rede de auto estradas do País.

Contudo, considerando a grande dinâmica da economia regional, ancorada no regadio proporcionado pelo Alqueva, constata-se que o trânsito de veículos pesados aumentou exponencialmente, sobrecarregando as vias nacionais e municipais com o evidente desgaste e, nalguns casos, quase destruição, uma vez que, muitas delas, não estão preparadas para viaturas de elevada tonelagem.



Assim, a existência de uma via, com perfil de IP, transversal a todo o território, torna-se imprescindível para dar resposta a esta necessidade atual que, com certeza, se irá agravar num futuro próximo, decorrente das intenções de investimento evidenciadas.

Desta forma, a **ligação entre a A2-Beja-Vila Verde de Ficalho** (fronteira com Espanha, em Rosal de la Frontera) é fundamental para o território. Esta será uma via que facilitará a mobilidade de pessoas e bens, absolutamente estratégica para o desenvolvimento do Baixo Alentejo. Os fluxos diários de trabalhadores, circulando entre diferentes explorações agrícolas e as suas localidades de residência, obrigam a que existam boas vias de comunicação, possibilitando a redução dos tempos de viagem e aumentando a segurança da circulação automóvel, com reflexos positivos na diminuição de acidentes e nos tempos de descanso. Também as mercadorias em circulação, muitas delas produtos frescos e altamente perecíveis, beneficiarão de menores tempos de viagem.

A utilização do Aeroporto Civil de Beja ficará valorizada, quando os tempos de viagem rodoviária permitam atingir Lisboa, em menos de 90 minutos. Com a ligação Beja-A2, com perfil de IP, tal será possível, valorizando este equipamento e permitindo-lhe, ainda mais, em ser complementar ao Aeroporto Humberto Delgado que, como se constata, está em sobreutilização.

Em termos estratégicos, uma ligação **Beja-Aljustrel-Odemira** e **Ourique-Odemira**, com perfil de IC permitiria colmatar uma lacuna na rede viária de ligações ao litoral. Na verdade, as dinâmicas do território privilegiam um grande número de viagens, nomeadamente de trânsito pesado, entre estas localidades, exigindo este tráfego vias rodoviárias seguras, cómodas e com diminuição dos atuais tempos de viagem.

A construção de **variantes**, principalmente em **Aljustrel e Moura**, são essenciais como forma de retirar o excesso de veículos pesados que circulam no interior das localidades, com os inerentes problemas de segurança e com significativos custos ambientais, ao nível do excesso de poluição expelido pelos escapes.

A requalificação da **ligação Moura-Barrancos** (via Amareleja) é primordial, de forma a manter a coesão territorial do concelho de Barrancos com o resto do País. A sinuosidade deste traçado, assim como o mau estado geral do piso, torna esta estrada um autêntico martírio de quem se desloca de e para Barrancos.

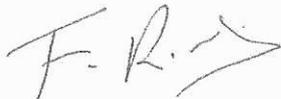
Naturalmente, toda a restante rede viária nacional, assim como as obras de arte, necessitam de manutenção constante que, muitas das vezes, não é efetuada de forma atempada.



Estas serão as principais preocupações com a rodovia do Baixo Alentejo. Só um território com uma rede viária eficaz será atrativo para os investidores. Só assim, poderemos ter mais criação de postos de trabalho e a possibilidade de combate à desertificação do interior, contribuindo para a fixação de pessoas.

Beja, 07 de setembro de 2018

O Primeiro Secretário,



/Fernando Jorge Castanho Silva Romba/



Audição Pública sobre o Programa Nacional de Investimentos 2030

Na qualidade de Presidente da Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela, começo por um breve enquadramento sobre esta nova realidade político-administrativa, despontado após o ato eleitoral autárquico acontecido em 2013, que corresponde às Unidades Territoriais Estatísticas de Nível III (NUT III), e é composta pelos Municípios de uma tríade geográfica de geometria variável, dos *arrumados* na Beira Interior Norte (Almeida, Figueira de Castelo Rodrigo, Guarda, Meda, Pinhel, Sabugal e Trancoso), na Cova da Beira (Belmonte, Covilhã e Fundão), e na Serra da Estrela (Celorico da Beira, Fornos de Algodres, Gouveia, Manteigas e Seia), e adotou a designação abreviada de CIMBSE;

Corresponde a um território com uma área aproximada de 6.305 Km², a 22% do território da Região Centro, e tem uma população de 236.023 pessoas, acantonados não só no distrito da Guarda, e nem todos (Aguiar da Beira e Foz-Côa), mas também no de Castelo Branco (Belmonte, Covilhã e Fundão).

É um território de baixa densidade, reflexo de um conjunto de fatores correlacionados com a regressão demográfica, associado ao abandono dos espaços rurais, aos fluxos migratórios e ao envelhecimento da população e ao seu empobrecimento, em contínuo.

A CIMBSE tem como Visão, ser um parceiro regional, capaz de implementar práticas de gestão que permitam identificar e satisfazer as necessidades dos municípios associados e desenvolver estratégias que conduzam a uma maior coesão intermunicipal, com resultados na melhoria de qualidade de vida e no desenvolvimento sustentado da região.

A aposta que tem sido feita, em estratégia bottom - up, entenda-se dos municípios para a CIM, é o de se caminhar para o incremento, neste território das Beiras e Serra da Estrela, de novas atividades económicas, de a fixar como um destino turístico de qualidade, e como tal, uma referência nacional na valorização de recursos endógenos e de uma origem de marcas diferenciadas,

Estamos em crer que o seu património histórico, cultural e natural, bem como a cooperação transfronteiriça, continuarão a ser centrais para a diferenciação e para o crescimento sustentável da Região.

A CIMBSE tem como Missão: potenciar e promover o desenvolvimento da região, de otimizar e defender os interesses comuns dos municípios associados e reforçar a identidade conjunta da região, mediante a articulação de interesses e criação de sinergias e estimulando o desenvolvimento integrado e coletivo, valorizando parcerias, criando sinergias e maximizando resultados.

Nestas circunstâncias, e sem prejuízo das atribuições transferidas pela Administração Central e pelos municípios que a integram, a Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela tem por fim a prossecução de fins públicos:

- a). Promoção do planeamento e da gestão da estratégia de desenvolvimento (económico, social e ambiental do território abrangido);
- b). Articulação dos investimentos municipais, de interesse intermunicipal;
- c). Participação na gestão de programas de apoio ao desenvolvimento regional, designadamente no âmbito do Portugal 2020, ou outros;
- d). Planeamento das atuações de entidades públicas, de carácter supramunicipal.

Cabe à Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela assegurar a articulação das atuações entre os municípios que a integram e os serviços da administração central, nas seguintes áreas:

- a). Redes de abastecimento público, infraestruturas de saneamento básico, tratamento de águas residuais e resíduos urbanos;
- b). Rede de equipamentos de saúde;
- c). Rede educativa e de formação profissional;
- d). Ordenamento do território, conservação da natureza e recursos naturais;
- e). Rede de equipamentos culturais, desportivos e de lazer.
- f). Mobilidade e transportes;

- g). Redes de equipamentos públicos;
- h). Promoção do desenvolvimento social, cultural e económico, nas suas vertentes comerciais, industrial, agrícola, florestal e silvícola;
- i). Segurança e proteção civil;

Por tudo isto, os tempos de mudança em que vivemos impõem ação e alteração dos nossos comportamentos.

Afirmo isto para vos trazer agora para uma temática muito atual que se prende com a coesão territorial. Temos assistido, quase de uma forma passiva mas deveras verbalizada, a uma litoralização progressiva do país, acentuando-se de forma crescente e continuada a tendência para o despovoamento, envelhecimento e empobrecimento das regiões do interior, as quais representam cerca de 2/3 do território nacional.

Torna-se por isso fundamental que a governança da CIM desenvolva uma liderança proactiva que consiga envolver todos os atores com interesse na região, de modo a que, em conjunto, possam alimentar uma estratégia comum com vista ao seu desenvolvimento, nomeadamente, o ensino superior, representantes do setor empresarial, representantes de organizações não-governamentais, entre outros.

Só assim será possível mobilizar o potencial endógeno do território e promover o seu desenvolvimento.

Esta questão é, diria, fundamental para o desenvolvimento da competitividade, especialmente em contextos económicos imprevisíveis, que implicam muitas vezes mudanças bruscas e que requerem o esforço de múltiplos atores.

É também muito importante que sejam desenvolvidos mecanismos que promovam a participação cívica, ainda pouco consciente desta nova realidade, talvez porque a governança da Comunidade Intermunicipal não resulta de um poder representativo direto do eleitorado integrante do seu território.

As Comunidades Intermunicipais não podem ser apenas um meio para a descentralização administrativa, antes devem servir também para corrigir as assimetrias regionais.

Com uma nova visão que existe e que temos sobre o território, os autarcas pensam-no, hoje, diria felizmente, de uma forma integrada.

Deixámos de olhar para os nossos concelhos não como sendo o umbigo de cada um e alinhámos toda a estratégia de crescimento tendo por base esta visão supramunicipal.

Julgo que todos os autarcas desta CIMBSE, onde me incluo, interiorizaram reconhecidamente esse espírito, como muito bem encarna o Plano Estratégico de Desenvolvimento Intermunicipal, onde cada investimento ou projeto é encarado como uma mais-valia para o território pensado no seu conjunto.

A perda de coesão territorial e social nestes territórios tem vindo a agravar-se, e convocamos para a procura urgente de soluções que contrariem uma trajetória insustentável. Este foi o desígnio estabelecido no Programa Nacional para a Coesão Territorial.

Um dos vetores estratégicos deste programa emerge da condição geográfica dos territórios do interior, em especial daqueles que se situam junto à fronteira com Espanha, como são alguns dos nossos concelhos, do distrito da Guarda/Castelo Branco. Uma relação histórica e sociocultural secular, mas que não tem revelado a interação cooperativa que os tempos justificam e exigem.

As dinâmicas de desenvolvimento contam, cada vez mais, com as tecnologias, apoiam-se em redes e na sua articulação funcional, valorizam a convergência de meios e a otimização de recursos, pelo que ter em conta a oportunidade da relação transfronteiriça é uma condição inequívoca para o êxito e sustentabilidade das políticas públicas nos contextos de interior.

A aposta na centralidade ibérica destes territórios passa também pela identificação de projetos específicos, capazes de alavancar um novo paradigma na relação transfronteiriça.

Incentivar as dinâmicas de especialização inteligente de âmbito local e sub-regional, dado que elas estão na base dos ecossistemas de inovação indispensáveis para promover a valorização integrada dos recursos endógenos, de criação de cadeias de valor, e garantir a colaboração ativa dos agentes que podem promover a economia destes territórios, mormente apoiadas no conhecimento e na inovação produzida pelas instituições de ensino superior, com destaque para o arco universitário e politécnico do interior, mas e

também as do outro lado da fronteira, na massa crítica que agregam e que disponibilizam para alimentar estratégias inovadoras e sustentáveis de desenvolvimento local e regional.

O desafio é o de promovermos uma nova abordagem de base local, mais colaborativa e mais próxima, assente nas cumplicidades e complementaridades entre os atores do território, que promova uma participação ativa e um envolvimento empenhado de autarquias locais, das comunidades intermunicipais, das associações, de instituições, de empresas e pessoas na construção de um interior mais coeso, mais competitivo e mais sustentável.

É muito nesta lógica que eu vejo a relação com a tutela na ajuda à concretização da estratégia de investimentos estruturantes, dado ser neste contexto, que o PNI 2030 servirá como a ferramenta de definição das prioridades de investimentos infraestruturais estratégicos de médio e longo prazo, nos setores da Mobilidade e Transportes, Ambiente e Energia.

O País e o Mundo mudaram muito!

Somos, presentemente, confrontados com novas realidades, novos problemas, que exigem respostas diferentes e intervenções mais incisivas e coerentes para as quais todos deveremos estar preparados.

O Governo da nação não pode ignorar esta situação.

Esta região não pode, nem deve, continuar a ser sistematicamente marginalizada.

Tal como no passado recente, acredito muito nas nossas e nas vossas capacidades.

Apesar das diferenças políticas e ideológicas dos autarcas da CIMBSE, estes sempre souberam colocar os interesses das suas populações em primeiro lugar. Somos, indiscutivelmente, um bom exemplo de sã convivência democrática e de comunhão de interesses.

Portanto, estou plenamente convencido que vamos continuar a assumir uma intervenção cada vez maior na perspetivação e definição de estratégias integradas de desenvolvimento nesta parcela do território, com a efetivação de uma série de projetos e iniciativas, cujas vantagens começam a ser visíveis.

Continuemos pois esse trabalho, com qualidade e consistência, sem arredar pé do principal objetivo: contribuir para uma região mais atrativa e competitiva, que favoreça o investimento e que crie novas e melhores condições assegurando uma melhor qualidade de vida e bem-estar às suas populações.

PRINCIPAIS REIVINDICAÇÕES CIMBSE

Do ponto de vista político:

- Garantir que a Pousada da Juventude da Guarda passa para a gestão do IPG. Guarda e Seia necessitam aumentar a oferta de alojamento estudantil.
- Abolição progressiva das Portagens na A25 e na A23;
- Reabertura de estações CTT, em 2020, após o término da concessão do serviço universal postal à empresa CTT;
- Criação de um Tribunal Administrativo e Fiscal no Distrito da Guarda;
- Avançar, em definitivo, com o Centro Nacional de Educação Rodoviária (IPG).

.....

Do ponto de vista operacional:

- Construção do Pavilhão N.º 5 e anúncio da conclusão das obras do Novo Hospital da Guarda;
- Realização de obras de Requalificação do Centro de Saúde de Seia;
- Construção de um novo cais fluvial em Barca D'Alva;
- Abertura de novo concurso para a construção do Interposto Ferroviário de Mercadorias da Guarda;
- Aposta, em definitivo, na requalificação e modernização da linha da Beira Alta;
- Reapreciação da obra da Linha do Douro, que constava no Plano de 2014-2020, mas deixou de constar no Portugal 20/30, admitindo-se a possibilidade de um projeto/candidatura transfronteiriço;
- Criação de uma plataforma logística, industrial e empresarial transfronteiriça de grande escala em Vilar Formoso (Concelho de Almeida);

- Execução da rede dos itinerários da Serra da Estrela (IC6, IC7 e IC37 - este com uma importância vital pela ligação à ferrovia);
- Construção do IC 31 – ligação da A23 a Espanha (reforço do argumento da CIMBB);
- Construção de uma ligação do Sabugal à A23;
- Construção da barragem da Ribeira das Cortes;
- Construção/Apoio candidatura do Teleférico da Torre/Serra da Estrela

Lisboa, em 23 de abril de 2019

O Presidente da Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela



Carlos Filipe Câmelo Miranda de Figueiredo



Alto Minho: Principais Prioridades Territoriais no âmbito do Programa Nacional de Investimentos PNI 2030

Considerando as prioridades de investimento da Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial “Alto Minho 2020” e respetivo Plano Global de Ação, bem como a evolução das principais dinâmicas territoriais registada nos anos mais recentes, são os seguintes os principais contributos e propostas preliminares da CIM Alto Minho relativamente às prioridades territoriais no âmbito do PNI 2030:

1. Necessidade de Portugal potenciar mais e melhor a posição estratégica do Alto Minho

enquanto território transfronteiriço onde se concentra parte significativa das dinâmicas populacionais (3,5 milhões de habitantes a menos de 60 minutos), de fluxos (47% dos movimentos de veículos de passageiros entre Portugal e Espanha) e de competitividade económica (onde, por exemplo, a menos de 30 minutos da fronteira, a fábrica da PSA de Vigo se configura como a “Auto Europa do Noroeste Peninsular”, com uma produção quatro vezes superior, suscetível de atrair – como de resto tem vindo a suceder – investimento empresarial para o território do Alto Minho oriundo de um vasto conjunto de empresas fornecedoras).

Para esse efeito, importa assim que o PNI 2030 possa contribuir de forma mais efetiva para o **reforço das ligações ao mercado económico transfronteiriço e europeu do Alto Minho**, envolvendo, nomeadamente:

- - **Continuação da modernização da linha ferroviária do Minho – Porto – Vigo;**
- - **Qualificação do potencial exportador do porto de Viana do Castelo**, através da melhoria das condições de acesso rodoviário e marítimo, bem como de equipamentos essenciais à otimização da eficiência de funcionamento, contribuindo para a promoção da eficiência da operação, destacando-se, nomeadamente, neste âmbito: (a) Ligação Porto de Mar de Viana do Castelo com a zona Industrial de Deocriste/Europac abrangendo a construção da Nova Ponte rodoviária sobre o Rio Lima (Ligação Deocriste e Nó de Nogueira A28); (b) Acesso rodoviário do Nó da A28 S. Romão do Neiva ao Porto de Mar de Viana do Castelo através da Zona Industrial do Vale do Neiva; (c) Qualificação / rebaixamento dos acessos marítimos ao Porto de Viana do Castelo.
- - **Dinamização do Projeto integrado de melhoria dos níveis de serviço de vias críticas para a competitividade territorial**, envolvendo, nomeadamente: (i) o reforço da integração estratégica de Paredes de Coura no mercado regional de emprego do Alto Minho, através das variantes à EN 302 e EN 303,



imprescindíveis para a melhoria das condições de acessibilidades do concelho de Paredes de Coura à A3 e à A28 (e, concomitantemente, à Galiza, através da ligação A3 – Ponte Internacional de Valença do Minho), na perspetiva da atratividade dos parques empresariais de Formariz e Castanheira e das atividades turísticas e de animação; (ii) a concretização do programa de outras ligações chave a Áreas de Acolhimento Empresarial (“Ligação do IC 28 ao Parque Empresarial de Mogueiras”, Via de Acesso MinhoPark – Parque Empresarial de Monção, Ligação A3/EN13 à Plataforma Logística de Valença, Melhoria das acessibilidades da A3 e A27 aos Parques Industriais e Empresariais de Calvelo, Gemieira e Queijada/Anais em Ponte de Lima, etc.,....);

- - **Reforço das ligações rodoviárias ao mercado económico transfronteiriço e europeu do Alto Minho**, onde importa referir: (i) a “Melhoria da ligação à fronteira da Madalena - Remodelação da atual EN 203 e EN304-1 entre Ponte da Barca e Lindoso” (referenciada enquanto Projeto 1.2.23 da Proposta de Programa de Execução do PROT Norte Ação – Construção das Restantes Vias do PRN, com a designação “IC28 para Lindoso-Ourense”), contribuindo para o Alto Minho colocar os seus produtos endógenos e industriais a menos de 30 minutos das redes rodoferroviárias principais de ligação a Madrid e ao centro da Europa (nomeadamente, estação de Celanova do TGV da linha Madrid-Galiza e à auto-estrada A52); (ii) “Terminar o IC1 até Valença e futuro prolongamento para Monção com ligação à A52 na Galiza, servindo a Plataforma Logística, a futura estação de VA” (cfr Ação/ Projeto 1.2.23 da Proposta de Programa de Execução do PROT Norte), bem como a melhoria da atual EN 101-202, ligação Valença - Monção – Melgaço no âmbito do Plano de Proximidade; (iii) ou a “Ligação de Caminha aos concelhos limítrofes de Rosal ou A Guarda” (incluindo a manutenção das condições de operacionalidade da travessia do Ferryboat);
- - **Qualificação dos níveis de acesso e de qualidade de serviço do Aeródromo do Alto Minho / Cerval**, situado entre Valença e Vila Nova de Cerveira, contribuindo para reforçar o seu papel estratégico ao nível económico, potenciado pela sua proximidade quer às áreas de acolhimento empresarial, quer a zonas de elevado potencial turístico, quer ainda pela forte ligação à Galiza;
- - **Revisão do modelo de aplicação de portagens no Alto Minho**, abrangendo quer a eliminação do pórtico de Castelo de Neiva, quer a redução dos valores das portagens no troço da A3 a norte de Braga;

2. Necessidade de Portugal proteger e valorizar mais e melhor a excelência ambiental e energética do Alto Minho (quer no já referido contexto transfronteiriço, quer ao nível nacional), enquanto território com elevados padrões de sustentabilidade ambiental e energética, salientando-se, nomeadamente: (i) O Alto Minho tem no seu território 4 áreas protegidas,



destacando-se naturalmente o Parque Nacional da Peneda Gerês, o único Parque Nacional de Portugal, considerado pela UNESCO como Reserva Mundial da Biosfera, juntamente com o Parque de Xures da Galiza; (ii) A forte aposta do Alto Minho na sustentabilidade energética, constatando-se que os dez municípios do Alto Minho são aderentes da iniciativa da Comissão Europeia “Pacto de Autarcas”, orientada para a promoção da sustentabilidade energética; (iii) O Alto Minho é a primeira NUTS III de Portugal Continental a ter o seu território integralmente coberto pelo galardão Carta Europeia de Turismo Sustentável do Alto Minho, certificado atribuído pela Federação Europeia de Parques Nacionais e Naturais – Federação EUROPARC; (iv) O Alto Minho integra a lista dos 100 melhores destinos sustentáveis do mundo no âmbito da iniciativa “Top 100 Sustainable Destinations 2018”.

Para esse efeito, importa assim que o PNI 2030 possa contribuir de forma mais efetiva para o *proteger e valorizar a excelência ambiental e energética do Alto Minho, sendo necessário para esse efeito que o PNI 2030 adote já como prioridade quer a definição de programas de ação ao nível regional NUTS II (com programas de ação que, à escala da NUTS II, certamente ultrapassarão os 75 M€ exigidos no âmbito do PNI 2030), quer a contratualização de programas de ação à escala intermunicipal NUTS III orientados entre outras para a:*

- Qualificação dos níveis de atendimento e de qualidade de serviço em alta e em baixa do ciclo urbano da água no Alto Minho, atentas as carências ainda existentes neste âmbito;
- Qualificação dos níveis de atendimento e da qualidade dos serviços coletivos de ambiente e de proteção civil do território do Alto Minho, atentos os elevados níveis de excelência ambiental e o elevado potencial de ocorrência de fenómenos naturais adversos (incêndios, erosão, cheias, deslocamento de massas);
- Qualificação dos níveis de atendimento e da qualidade dos serviços coletivos de transportes do território do Alto Minho, bem como de eliminação de pontos negros de sinistralidade rodoviária;
- Promoção da transição energética no Alto Minho;
- Promoção do combate e adaptação às alterações climáticas no Alto Minho;
- Promoção da transição para a economia circular no Alto Minho;
- Promoção de Programas Integrados de Valorização Urbana dos Aglomerados Urbanos do Alto Minho (Descarbonização da Mobilidade Urbana; Habitação; Regeneração Urbana; Qualificação Comercial).



Audição pública sobre o Programa Nacional de Investimentos 2030

CIM do Tâmega e Sousa solicitou a inclusão de investimentos estratégicos para a região

A Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa (CIM do Tâmega e Sousa) participou ontem, dia 23, na audição pública sobre o Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), que decorreu na Assembleia da República e que contou com a presença do Ministro das Infraestruturas e Habitação, Pedro Nuno Santos, do Ministro do Ambiente e da Transição Energética, João Pedro Matos Fernandes, do Vice-Presidente da Assembleia da República, Jorge Lacão, do Diretor-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural, Gonçalo de Freitas Leal, e do Presidente da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, Hélder Amaral.

No painel dedicado às entidades intermunicipais, o Primeiro-Secretário da CIM do Tâmega e Sousa, Telmo Pinto, apresentou vários projetos fundamentais para o desenvolvimento e coesão do Tâmega e Sousa, designadamente na área da mobilidade e dos transportes – com destaque para a rede ferroviária da região –, do ambiente e ação climática e da energia, tendo solicitado ao Governo e à Assembleia da República a sua inclusão no PNI 2030, documento onde serão definidos os investimentos estratégicos que o País deverá lançar na próxima década.

As principais prioridades elencadas pelo Primeiro-Secretário da CIM do Tâmega e Sousa foram as seguintes:

Transportes e mobilidade

- Criação da Linha Ferroviária entre Felgueiras e Ermesinde (Valongo);
- Eletrificação da Linha Ferroviária do Douro (Marco de Canaveses – Régua);
- Restabelecimento da Linha Ferroviária do Tâmega (Livração (Marco de Canaveses) – Amarante);
- Construção do IC35 (Penafiel – Entre-os-Rios – Cinfães, Castelo de Paiva e Marco de Canaveses);
- Construção da ligação rodoviária Baião – Ponte da Ermida – Resende;
- Construção da variante à EN 211 (Soalhães (Marco de Canaveses) – Mesquinhata (Baião) – Cinfães);
- Construção da ligação de Castelo de Paiva - A 32
- Construção da ligação rodoviária Celorico de Basto – A7;
- Construção de pequenas ligações entre os municípios e as áreas de acolhimento empresarial;
- Potenciação dos circuitos fluviais no rio Douro;
- Apoio à aquisição de veículos com baixa emissão de carbono (carbono zero) para os transportes públicos;
- Apoio à promoção da mobilidade elétrica e suave;
- Construção de interfaces rodoviárias.



Ambiente/Ação climática

- Adaptação do território às alterações climáticas;
- Melhoria da gestão de resíduos;
- Melhoria da eficiência do ciclo urbano da água;
- Dinamização e potenciação da economia circular: promoção da circularidade no setor dos resíduos e promoção das compras públicas sustentáveis;
- Promoção da qualidade ambiental dos recursos hídricos (rios Douro, Tâmega e Sousa);
- Promoção do planeamento e gestão sustentáveis da floresta;
- Dinamização e promoção de um programa de desenvolvimento dirigido a territórios de montanha, valorizando a sua economia e qualidade de vida.

Energia

- Aumento da eficiência energética nas instalações municipais (edificado e iluminação pública) e edificado privado;
- Promoção de projetos com efeito multiplicador;
- Promoção da penetração de energias renováveis/geração distribuída, nomeadamente novas tecnologias (explorando o potencial endógeno, como o geotérmico ou a pequena hídrica);
- Promoção de projetos de armazenamento de energia;
- Promoção de projetos de *smart cities*;
- Criação de rede de postos de carregamento rápido de veículos elétricos;
- Promoção de projetos de aproveitamento de biomassa florestal e proveniente da indústria, nomeadamente com a criação de centrais termoelétricas de biomassa.