2 OBJETIVOS E JUSTIFICAÇÃO DO PROJETO

O projeto em estudo, com desenvolvimento entre o km 117+700 da Linha de Évora e o projeto da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas / Caia, ao pk 126+000 da atual linha de Évora, insere-se no Corredor Internacional Sul (CIS).

2.1 Corredor Internacional Sul

O Corredor Internacional Sul tem como objetivo a concretização de uma ligação direta interoperável e intermodal entre os Portos do Sul (Sines, Setúbal e Lisboa) e a fronteira espanhola (Caia/Badajoz).

Este itinerário ferroviário de importância estratégica para Portugal, tem como objetivo estabelecer uma ligação ferroviária para o tráfego de mercadorias entre o Porto de Sines e Espanha e daí para o resto da Europa, contribuindo assim para a melhoria da capacidade do Porto de Sines (e do arco Sines – Setúbal - Lisboa) e da sua competitividade internacional (pelo alargamento da sua área de influência ao centro da Península Ibérica).

Reforçando o papel da ferrovia no transporte internacional de mercadorias, esta ligação possibilitará a estruturação das acessibilidades do país quer internamente, quer relativamente ao exterior, facilitando o funcionamento em rede e articulando os diferentes modos de transporte numa lógica de complementaridade, especialização e eficiência, com efeitos muito positivos na economia e no ambiente (transferência de carga da rodovia para a ferrovia).

O projeto foi acordado na XIX Cimeira Luso-Espanhola, na Figueira da Foz, em 2003, e reafirmado nas subsequentes cimeiras, e faz parte do **Projeto Prioritário nº 16** (Eixo ferroviário de transporte de mercadorias Sines / Algeciras - Madrid - Paris) da Rede Transeuropeia de Transportes e do Corredor Atlântico, que envolve Portugal, Espanha, França e Alemanha.

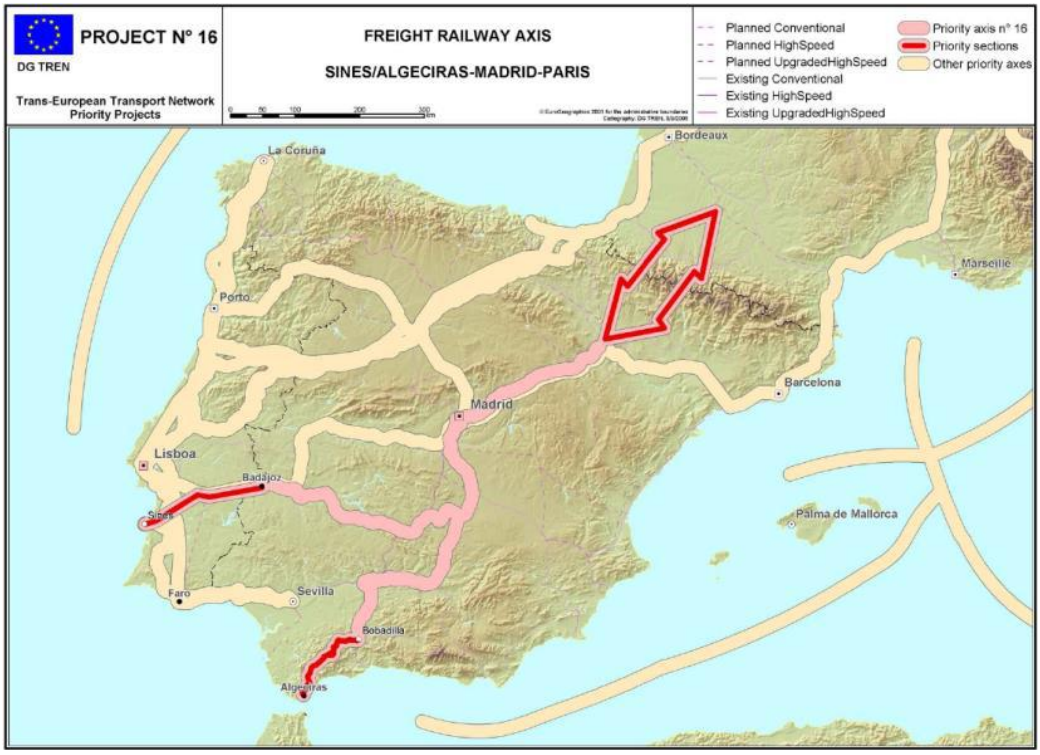


Figura 2.1 - Projeto Prioritário n.º 16 "Sines/Algeciras-Madrid-Paris" (REFER, Ligação Ferroviária Sines/Elvas (Espanha) – Análise Económico-Financeira, Abril 2014)

Os principais objetivos deste corredor ferroviário em território nacional são:

- Redução da distância em 140 km;
- Redução do tempo de percurso em cerca de 3h00;
- Viabilização de circulação com tração elétrica em todo o percurso;
- Viabilização da circulação de comboios de mercadorias com 750 m de comprimento;
- Aumento da capacidade de carga rebocada para 1400 t com tração elétrica simples;
- Dotação de condições de interoperabilidade ferroviária a nível nacional, ibérico e europeu;
- Melhoria da fiabilidade e disponibilidade da infraestrutura;
- Redução da sinistralidade nas passagens de nível (PN).

De acordo com a "Análise Económico-Financeira" (2014) desenvolvida pela REFER, a "*melhoria da ligação ferroviária entre Sines e Espanha é essencial para o escoamento das mercadorias com origem ou destino no porto de Sines e para tirar partido da sua posição geoestratégica, aumentando a sua competitividade e potenciando a captação de novos tráfegos, indo ao encontro do objetivo da RTE-T de aumentar o tráfego de mercadorias pelo modo ferroviário*".



Figura 2.2 – Percurso atual (amarelo) e previstos (azul) no Corredor Internacional Sul para o transporte de mercadorias

Em 2015, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015, de 20 de Agosto aprova a versão final revista do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 - PETI3+, no qual volta a surgir o corredor internacional sul, que engloba o eixo portuário Lisboa / Setúbal / Sines e uma nova ligação ferroviária internacional, desta vez permitindo a circulação, essencialmente de mercadorias, entre estes portos (Lisboa, Setúbal e Sines) até Espanha, pelo Poceirão / Caia.

Os investimentos previstos para o Corredor Internacional Sul (Sines/Setúbal/Lisboa – Caia) irão melhorar as condições operacionais neste corredor e consequentemente, aumentarão a atratividade dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias e passageiros. Os principais impactes operacionais nos serviços ferroviários são:

- Permitir a circulação e cruzamento de comboios com 750 m de comprimento;
- Melhorar a qualidade, a fiabilidade e a segurança dos serviços ferroviários através da implementação de tração elétrica com a tensão *standard* europeia (25 kV) e nos serviços de sinalização eletrónica ERTMS/ETCS;
- Reduzir as distâncias e tempos de viagem entre o Porto de Sines e a fronteira Portugal-Espanha;
- Criar uma nova ligação direta com a fronteira de Espanha.

Assim, pretende-se, de uma forma economicamente mais vantajosa, alargar o *hinterland* dos Portos de Sines, Lisboa e Setúbal, potenciando assim o desenvolvimento sustentável do sistema de transportes de mercadorias, um maior equilíbrio modal, o aumento da atratividade da fachada atlântica sudoeste da Europa, o reforço da coesão europeia e a integração económica e social.

Na figura seguinte são apresentadas as intervenções realizadas e previstas para a concretização do Corredor Internacional Sul, entre elas o troço Évora – Évora Norte em estudo.

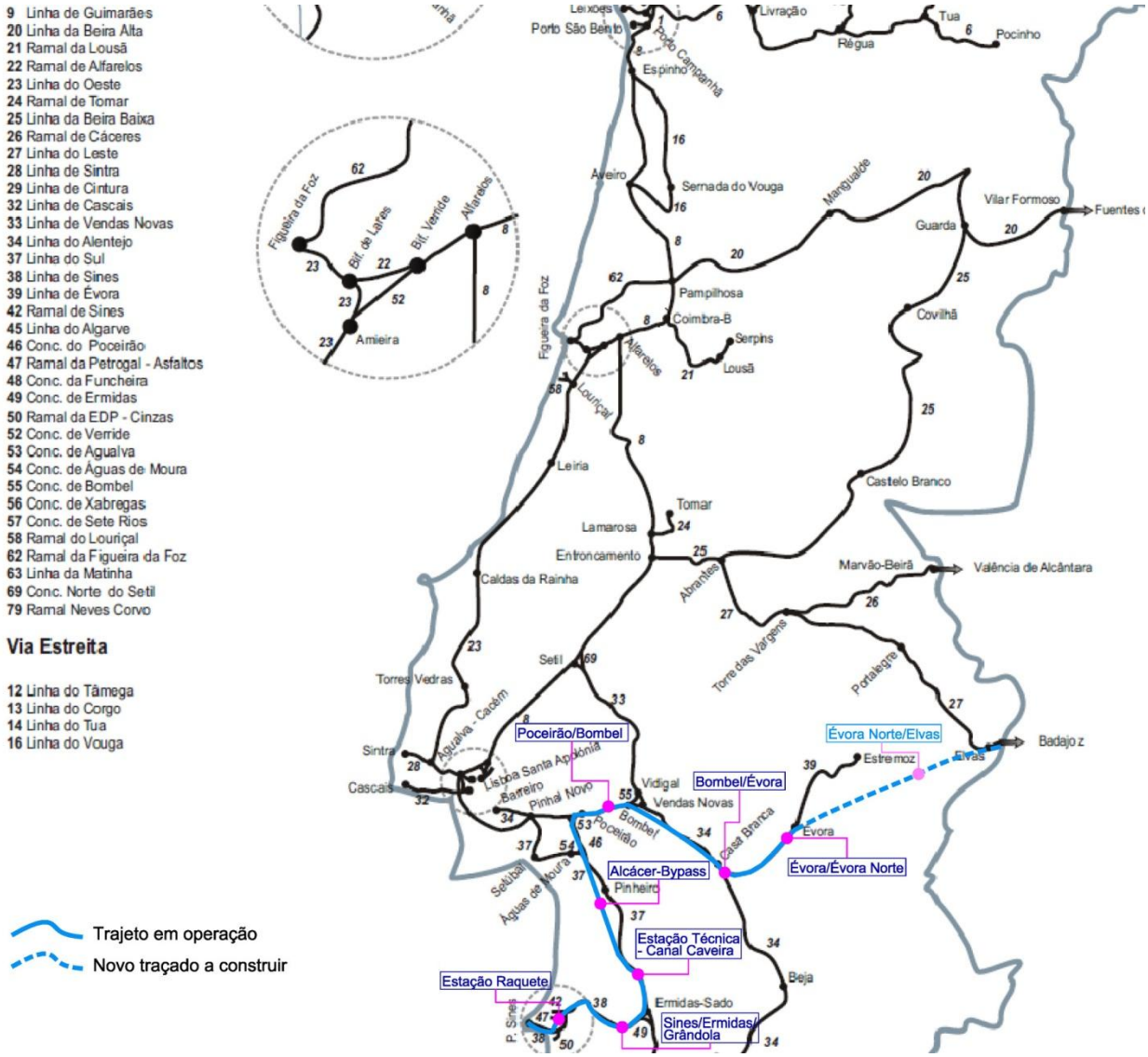


Figura 2.3 – Intervenções realizadas e previstas para a concretização do Corredor Internacional Sul

2.2 Troço Évora – Évora Norte

O troço Évora – Évora Norte, em via única, permite estabelecer a ligação entre a Rede Ferroviária Convencional (Linha de Évora já modernizada entre Bombel e Évora) com a Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia (com projeto em fase de projeto de execução em avaliação ambiental).

Inicialmente, como referido no **Capítulo 1.4 – Antecedentes,** pretendia dar-se continuidade a este eixo optando pela modernização e reativação da linha de Évora, entre os km 117+700 (saída da atual Estação de Évora) e 126+000 (ponto de ligação ao futuro novo troço Évora / Elvas), existente mas sem circulação ferroviária desde 2009, tendo a IP desenvolvido um Projeto de Execução nesse sentido.

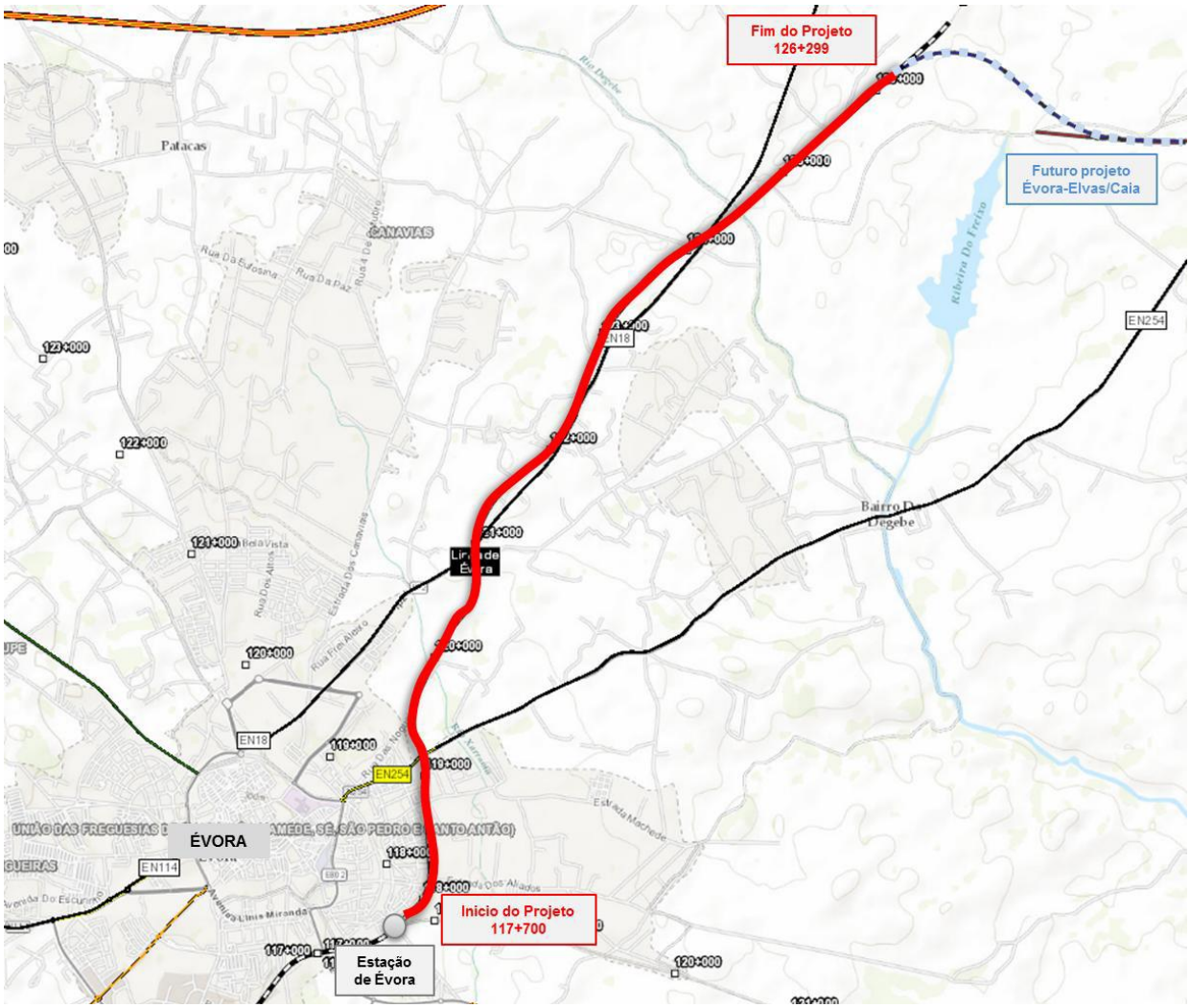


Figura 2.4 – Localização do Projeto de modernização e reativação da linha de Évora

A modernização incluía a renovação integral de via, melhoramento da plataforma, substituição integral das passagens hidráulicas e das pontes, ajustamentos pontuais de traçado, eletrificação, implementação de sistemas de sinalização eletrónica, controlo de velocidade, telecomunicações e comunicação solo-comboio e supressão de passagens de nível, intervenções previstas dentro do Domínio Público Ferroviário.

Contudo, a reativação da linha existente deu origem a grande contestação por parte da Câmara Municipal de Évora e população local o que levou a IP, por orientação da Tutela, a estudar e comparar soluções alternativas à linha existente.

Desta forma, com o novo Estudo Prévio do Troço Évora – Évora Norte, pretende-se avaliar novas alternativas de traçado, que incorporem as reivindicações da CM de Évora mas que não impactem muito significativamente o ambiente.