

Acessibilidades e Infraestruturas

Fonte: “Plano Estratégico 2017-27” da AEPR aprovado em Março’17

O desenvolvimento da região da Lezíria do Tejo e Médio Tejo, região que abrange 24 municípios e uma população de cerca 467.000 habitantes, tem sido conseguido através de um grande esforço do poder local que tem contrariado a tendência de desertificação do interior do país com a atração de empresas industriais de elevado valor acrescentado. Ambas as regiões são responsáveis por 15% da riqueza criada no Centro e Alentejo, representando mais de 45 mil empresas e mais de 100 mil trabalhadores.

Contudo, e apesar do esforço dos agentes locais, a região da Lezíria e do Médio Tejo depara-se com barreiras inultrapassáveis que requerem uma resposta de âmbito nacional. A atração de investimento produtivo, que deve ser considerado um desígnio nacional, é consistentemente bloqueada pela realidade infraestrutural da região, em particular a ausência de uma ligação rodoviária eficaz.

O fechar do IC3 tem sido identificado em vários documentos como uma prioridade em termos de investimentos infraestruturais no país (p.e. PETI3, PROT-OVT). Este troço permitiria ligar a A23 à A13, de V.N.Barquinha a Almeirim, com uma nova travessia do rio Tejo, retirando a pressão sobre vias e caminhos municipais que atravessam localidades e não estão preparados para tráfego pesado, com óbvios danos à qualidade de vida das populações e competitividade das empresas da região.

O fim do ciclo de financiamento estrutural da UE conjugado com o abrandamento económico verificado a partir de 2009 teve como consequência a necessidade de efetuar uma seleção estratégica dos investimentos a serem feitos nesta matéria, resultando no PETI3+ - o Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020. Este plano, aprovado em 2015, refere dois projetos rodoviários para a região da Lezíria e do Médio Tejo considerados estruturantes: a abertura da ponte de Constância/Praia do Ribatejo a pesados (orçado em 5 milhões €) e a conclusão do IC3 V.N.Barquinha / Chamusca / Almeirim, que inclui uma nova travessia do Tejo, a sul da atual ponte Isidro dos Reis (orçado em 100 milhões €).

Na versão final do PETI3 apenas o primeiro projeto foi considerado como prioritário, com execução prevista após 2016. No entanto, refere-se que “a travessia do Tejo pelos veículos pesados na região do Médio Tejo deverá ser equacionada em conjunto com a melhoria das acessibilidades na zona da Chamusca (...) e nova ponte “. Fica assim claro que a intervenção na ponte de Constância deveria ter sido enquadrada com a melhoria das acessibilidades oferecida pelo fecho do IC3 e de uma nova ponte, e nunca numa abordagem isolada. A Associação EPR deve assumir um papel de destaque neste processo, procurando alavancar o reconhecimento ao mais alto nível da importância de investimento público eficiente e da necessidade de identificar investimentos seletivos, complementares e pontuais, que permitam valorizar e rentabilizar o investimento público em infraestruturas já realizado². Por outro lado, Portugal encontra-se já numa fase de operacionalização do Acordo de Parceria EU-Portugal (Portugal 2020) que concretiza a aplicação do FEDER e outros instrumentos em Portugal. Acresce ainda que ambos os sublanços estudados possuem atualmente Estudo de Impacto Ambiental concluído e Declaração de Impacte Ambiental emitida, já com prorrogações (Processos AIA 1704 e 2108) – o que significa que os processos mais morosos burocraticamente foram já concluídos.

O objetivo deverá passar por garantir o reconhecimento da importância deste investimento no decorrer do ano de 2017. Apesar de não ser possível atribuir à Associação a responsabilidade de efetuar o investimento, deve ser entendido como objetivo estratégico garantir a conclusão do IC3 até 2022.

Para além das acessibilidades, a Associação deve também assumir a promoção de outros tipos de infraestruturas, particularmente aquelas que possam ser entendidas como serviços partilhados das empresas do Eco Parque. Por exemplo, foi já identificada a necessidade de colocação de sinalética específica no EPR e na região, ou de infraestruturas específicas de proteção civil ou de prevenção de riscos naturais e tecnológicos. Pode-se também referir soluções integradas para as empresas como estações de tratamento de águas, edifícios sociais, armazéns, serviços de segurança, entre outros. Ao integrarem os interesses ou necessidades de várias empresas, estas soluções conseguem ter uma maior escala e assim representar potenciais poupanças.

As infraestruturas específicas de proteção civil, numa 1ª fase, deverão passar por 1 posto avançado de resposta rápida, que possa minimizar os efeitos negativos de acidentes tecnológicos e naturais na zona do EPR e vias que o servem.

Acresce ainda a importância do enquadramento paisagístico do EPR, que deverá ser trabalho para garantir uma melhor interação entre os ecossistemas que o envolvem, a redução dos riscos naturais (p.ex, incêndios) e mais-valias estéticas para os utilizadores.

Até 2021, o EPR deverá ter as necessárias infraestruturas para garantir a proteção eficaz do ambiente da região, em particular redes de monitorização ambiental e tráfego e para a gestão dos riscos tecnológicos e dos riscos naturais. Até 2027 é fundamental garantir o investimento e a operação de infraestruturas partilhadas, nomeadamente estação de tratamento de águas residuais industriais, que foi já identificado como prioridade, que potenciem a competitividade das empresas localizadas no EPR.