

POSIÇÃO PÚBLICA

REDE FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE COMPETITIVIDADE NACIONAL PODE ESTAR IRREMEDIAVELMENTE CONDENADA

O enquadramento histórico

A Associação Comercial do Porto, Câmara de Comércio e Indústria do Porto (ACP-CCIP) sempre dedicou particular atenção à dotação infraestrutural do País, especialmente à do Norte de Portugal. Historicamente, esteve ligada no Século XIX ao desenho das linhas do Douro e posteriormente à criação de um sindicato para concorrer à construção da via férrea espanhola, no troço Salamanca-Barca d'Alva, obstando assim à intenção do governo espanhol de optar por outro traçado.

Em 1992, a União Europeia apresentou as diferentes Redes Trans-Europeias a construir, entre as quais estavam previstas duas ligações à Fachada Atlântica da Península Ibérica, no âmbito da rede ferroviária de alta velocidade.

Desde então, a ACP-CCIP tem vindo a acompanhar este dossier, tendo sido fundadora da CEFAT – Conferência Internacional de Câmaras de Comércio, Indústria e Navegação do Eixo Ferroviário Transeuropeu Atlântico, destinada a pugnar pela construção de um canal ferroviário de alta velocidade para tráfego misto, que interligue o centro dessa Fachada Atlântica (La Coruña – Setúbal) à restante rede continental, pelo seu trajecto mais curto.

Na opinião da ACP-CCIP é absolutamente crucial para Portugal garantir que os seus principais pólos de desenvolvimento fiquem bem posicionados e bem integrados nas novas redes ferroviárias ibéricas e transeuropeias de alta velocidade.

Pelas notícias vindas a público, e após anos de indecisões e incapacidades, que mais uma vez nos colocam na cauda da Europa neste tão importante projecto, anuncia-se para breve a decisão do governo português.

Sabendo-se que esta decisão carece de negociação com o nosso parceiro ibérico, admite-se que o tema venha a ser discutido na cimeira ibérica de Valência.

Ora, tudo indica que o Ministério das Obras Públicas se inclina não para a conceptualização e desenho de uma nova rede ferroviária como o País precisa e requer, mas tão só para a construção de uma ou duas linhas dedicadas em exclusivo para passageiros: uma que assegure a ligação Vigo/Lisboa que estructure a Fachada Atlântica da Península e uma segunda que assegure a ligação equidistante em “T deitado” das Regiões do Porto e Lisboa a Madrid.

Este o motivo pelo qual a ACP considera imperioso assumir uma posição pública sobre tão importante projecto.

A questão estratégica

A rede ferroviária de alta velocidade para Portugal assume-se como uma nova infra-estrutura de decisiva e crucial relevância para o bom posicionamento do nosso País, uma obra para uma nova geração, sabendo-se que poderá exigir investimentos por um prazo superior a 2 décadas. Sabe-se o que vem sendo feito nos restantes países europeus. Sabe-se igualmente que já perdemos entre discussões e comissões cerca de 10 anos face aos nossos vizinhos.

Dentro de alguns, poucos anos, os nossos principais parceiros europeus e a Espanha em particular, terão à sua disposição infra-estruturas deste tipo que se traduzirão, na prática, em autênticas redes interurbanas de metro de superfície. Lembra-se que todos os principais pólos de desenvolvimento e as capitais de província de Espanha ficarão a menos de 3 horas de Madrid à excepção de Vigo e de Santiago de Compostela e que as linhas Barcelona/Perpignan e Valladolid/Irún, isto é, os canais de ligação ferroviária de Espanha à Europa ficarão preparados para tráfego misto - passageiros e mercadorias.

Daí que, atenta a fortíssima vocação exportadora da Catalunha, a Espanha não tenha hesitado em projectar a construção de uma linha de alta velocidade preparada para tráfego misto entre Barcelona e Perpignan, isto é, uma plataforma onde é tecnicamente possível fazer passar comboios de passageiros até 350 Km/h e comboios pesados de mercadorias até 160 Km/h.

As novas linhas Berlim/Nuremberga e Lyon/Veneza/Trieste (ver Anexos p.f.) serão também construídas neste perfil misto que, obviamente, se generalizará no futuro.

Estes investimentos têm como fundamento, quer os enormes congestionamentos que já se verificam nos transportes aéreo e rodoviário, quer os insustentáveis custos ambientais e energéticos que, se nada se fizer, serão a breve trecho totalmente inoportáveis.

Conhecem-se as graves restrições, potenciadoras de atrasos e custos muito elevados, do espaço aéreo europeu.

Porventura mais grave é a saturação eminente da rede de auto-estradas, já hoje muito congestionada, esgotada e a ameaçar ruptura. Por razões ambientais e ecológicas, que dificultam e desaconselham a construção ou alargamento de auto-estradas existentes, por razões económicas que tem a ver com a ineficiência energética do transporte rodoviário, é previsível que o transporte de mercadorias de longo curso por estrada esteja a muito curto prazo condenado ou prejudicado.

A Conferência dos Ministros dos Transportes da União Europeia prepara medidas que visam, precisamente, promover o transporte intermodal, em condições de total interoperabilidade, medidas que aparentemente não incluirão Portugal. Estas medidas induzirão a muito breve prazo enormes limitações ao atravessamento e aos fluxos de tráfego de mercadorias pela via rodoviária, atentas as questões ambientais e os enormes congestionamentos já registados.

Ora, a 20 anos de prazo, o modelo de desenvolvimento português passará certamente por uma especialização em serviços e indústrias de ponta, de valor acrescentado crescente, numa localização periférica e excêntrica que urge contra-balançar com infra-estruturas de transporte adequadas. Daí a estrita necessidade de que as novas infra-estruturas ferroviárias a conceptualizar, viabilizem, desde já, em bitola europeia e a velocidades tão altas quanto possível, o tráfego de mercadorias nessa nova rede com ligação à rede ibérica e transeuropeia.

É pois inaceitável qualquer solução que não acautele o interesse estratégico fundamental da economia portuguesa e a competitividade das nossas exportações.

Defender-se que as Regiões do Porto e de Lisboa venham a estar equidistantes de Madrid é uma solução que se compreende, é até, uma condição necessária mas que está longe de ser suficiente. É óbvio que as Regiões do Porto e Lisboa terão que ficar ligadas a Madrid mas pelos percursos mais rápidos que em termos técnicos e absolutos seja possível construir.

Obedecer à lógica radial da rede espanhola que tem Madrid como fulcro, colocar essa meta como principal objectivo para a “rede” portuguesa, não viabilizar uma ligação Vigo/Madrid através do território nacional, mais rápida que a ligação Vigo/Madrid via Galiza, não equacionar e garantir a construção de um canal directo à Europa – Aveiro/Salamanca - preparado para tráfego misto que contrarie essa lógica e infraestrukture toda a Fachada Norte da Península é redutor, não serve de todo as necessidades futuras do País e é, por isso, inaceitável.

De facto qualquer solução em “T deitado” para passageiros, inserida na lógica radial da rede espanhola, não interessa à Região de Lisboa, não interessa à Região do Porto, não defende o interesse nacional e só serve de facto os interesses de Madrid. Para além disso, não serve convenientemente os interesses de nenhum português. Condicionará nefastamente todo o desenho futuro de uma nova rede ferroviária. A concretizar-se este cenário, trata-se de conceptualizar não uma nova rede, como a competitividade do País exige, mas tão só projectar, numa perspectiva redutora, a construção de duas linhas sem qualquer alcance estratégico, linhas essas que, cumulativamente, nos colocarão numa situação de grande subalternidade face às regiões espanholas nossas concorrentes, induzindo inultrapassáveis desvantagens competitivas, face a outros pólos de desenvolvimento, que se perfilam até no leste Europeu.

A questão técnica

Por isso e até para proteger os investimentos avultados que o País terá que fazer nesta nova infra-estrutura, a Associação Comercial do Porto – Câmara de Comércio e Indústria do Porto defende que, uma nova rede ferroviária para Portugal deverá ser totalmente conceptualizada e, por regra, em plataformas de alta velocidade em bitola europeia não só para passageiros mas também para tráfego de mercadorias nos canais que assim o justifiquem.

O seu desenho deverá obedecer às seguintes prioridades:

- 1.**
- 1.1** Finalizar o processo de modernização da linha Porto/Lisboa, por forma a viabilizar a ligação em comboio pendular entre as duas cidades até um máximo de 2h30, o que se anuncia possível a 2/3 anos de prazo.

- 1.2 Construção de um canal ferroviário de alta velocidade preparado para tráfego misto entre Aveiro e Valladolid que assegure a ligação do eixo Vigo/Porto/Braga/Aveiro a Madrid pelo percurso mais curto, ao mesmo tempo que viabiliza uma ligação directa para tráfego misto ao centro da Europa. Esta ligação é absolutamente crucial para a defesa do interesse nacional porque viabiliza um canal de escoamento rápido e eficaz para 80% das exportações portuguesas que se produzem neste eixo, porque infra-estrutura toda a Fachada Norte da Península, porque potencia os hinterlands dos Portos de Aveiro e Leixões, porque atrai tráfegos oriundos da Galiza com destino a Madrid e finalmente porque é o único canal que contraria a lógica radial da rede espanhola.
 - 1.3. De igual forma e ao mesmo tempo, dever-se-á assegurar que a Região de Lisboa ficará ligada a Madrid em menos de três horas, também, através do percurso geograficamente mais curto que tecnicamente seja possível construir, isto é, Lisboa, Vila Franca, Évora, Badajoz.
2.
 - 2.1 Assegurar uma ligação em alta velocidade entre Vigo e Lisboa que infra-estruaure do ponto de vista ferroviário a Fachada Atlântica da Península.
 - 2.2. Assegurar uma ligação Huelva/Faro por forma a que o Algarve venha a ser a estação de término ferroviário do sudoeste da Península, potenciando-se assim a sua atractibilidade turística.
 3. Numa última e derradeira fase equacionar uma ligação de alta velocidade entre Lisboa e Faro.

À medida que a nova rede evolui, deverá a rede ferroviária antiga em bitola ibérica ser progressivamente vocacionada para tráfegos suburbanos, com especial destaque para as redes suburbanas das Regiões do Porto (Aveiro, Viana, Braga, Régua), de Coimbra (Lousã, Figueira da Foz), de Lisboa e Algarve.

Notas:

- a) O trajecto Vigo/Madrid através de território nacional, isto é, Vigo/Porto/Aveiro/Viseu/Salamanca/Valladolid/Madrid deverá ser conceptualizado para um máximo de 3h30. Desta forma Portugal atrairá, para este eixo, tráfegos da Galiza, não só para o aeroporto do Porto, mas também para Madrid, já que o canal Vigo/Santiago/Puebla de Sanabria/Valladolid/Madrid implicará, no mínimo, 4h00 de trajecto. Lembra-se que, se entre Lisboa e Madrid existiam, em média e até há bem pouco tempo, dezanove ligações aéreas diárias, entre Vigo e Porto/Madrid existiam vinte e uma.

Para além disso os valores de tráfego rodoviário do IP5 e do IP4 são incomensuravelmente superiores aos da auto-estrada Lisboa/Madrid que mantém níveis de tráfego ridículos e insignificantes...

- b) Poupanças de investimento da não efectivação de um novo canal Porto/Lisboa em AV (3ª fase) e as poupanças resultantes do facto de se fazer Lisboa/Badajoz pelo Sul do Tejo pelo trajecto mais curto, mais simples e por isso mais barato, são, obviamente, mais que suficientes para viabilizar de imediato a linha Vigo/Porto/Aveiro/Salamanca em alta velocidade para tráfego misto.
- c) A linha Vigo/Porto terá que ter necessariamente uma estação relevante no Aeroporto Francisco Sá Carneiro. Defendemos, aliás que essa venha a ser a nova estação central da Região do Porto, ficando as estações actuais dedicadas às redes suburbanas.

EM CONCLUSÃO

Num momento crucial em que se decide a opção sobre uma nova infra-estrutura que represente, de facto, um novo meio de transporte, é importante recordar a todos os portugueses e aos nossos governantes em particular, que o Estado Novo, por falta de desígnio estratégico, ao ignorar ou negligenciar a importância das auto-estradas, atrasou o desenvolvimento de Portugal, obrigando mais tarde a canalizarem-se recursos para essas infra-estruturas, quando os nossos principais parceiros já o faziam para meios de transporte mais evoluídos, mais eficazes e por isso mais adequados às necessidades actuais. O crescimento exponencial da carga aérea mostra, ao contrário do que se diz, que a gestão “just in time” de “stocks”, implicará que, também as mercadorias, se desloquem cada vez mais depressa.

As opções e o desenho da rede que se venha a decidir hoje, condicionarão definitiva e inexoravelmente o crescimento da rede no futuro e o que é mais grave, o desenvolvimento das regiões, que venham ou não, a ser por ela servidas. País de fracos recursos, tantas vezes desbaratados, Portugal não pode errar nesta aposta.

É nossa profunda convicção de que um traçado minimalista em “T deitado” das Regiões de Lisboa e Porto a Madrid posicionarão, em termos geo-estratégicos, os nossos dois principais pólos de desenvolvimento e 70% dos portugueses aí residentes ao nível de qualquer capital de província espanhola, com a agravante de estas duas novas “capitais de província espanholas” serem mais periféricas e excêntricas do que todas as outras existentes na Península, à excepção de Vigo e Santiago de Compostela.

A criação de um novo plano ferroviário para o país constitui-se também como uma excelente oportunidade para, de uma vez, reformar, racionalizar e reestruturar a CP e a REFER, autênticos sorvedouros do dinheiro dos contribuintes e cujas dívidas acumuladas, que não param de crescer, ascendem a valores absolutamente inqualificáveis e não quantificados no déficit do Estado português.

Finalmente, e para que se recorde aqui o exemplo do século XIX, não poderão nunca os nossos responsáveis, num ambiente mais favorável que é o de uma União Europeia que pagará grande parte deste projecto quer em Portugal quer em Espanha, encontrar em eventuais objecções espanholas uma desculpa para decidir de forma miserabilista. Tratando-se de uma rede transeuropeia de transportes a Espanha não pode tomar decisões unilaterais. A própria Comissária Loyola de Palácio apoia a construção do eixo Aveiro/Salamanca, no caso de o Governo Português, obviamente, vir a defender também esse canal.

Num momento de particular pessimismo na sociedade portuguesa, urge igualmente apelar para a imperiosa necessidade de procurar projectos mobilizadores que empenhem a capacidade criativa, sem coacções e que se constituem não como gastos mas como investimentos virtuosos. É tempo de se avaliarem os projectos públicos não só numa perspectiva meramente financeira mas também económica e social. Lembra-se que numa situação bem mais problemática do ponto de vista económico, o Governo do Bloco Central não deixou de conceptualizar um Plano Rodoviário Nacional que, à data, a todos surpreendeu por “excesso” ... Passados 15 anos, as IP's são vias perigosas e congestionadas e o Plano vai sendo implementado já com sucessivas revisões no sentido do aumento dos perfis.

Não se podem tomar decisões estratégicas em função de dificuldades conjunturais e jamais as gerações futuras perdoariam uma tão grande falta de visão e de sentido estratégico. Por isso mesmo, a ACP apela ao governo da nação para que assuma a coragem de Lumbrales e a visão de Fontes, e não capitule neste tão importante desafio.

Porto e Palácio da Bolsa,
9 de Setembro de 2002