

POSIÇÃO PÚBLICA

A NOVA REDE FERROVIÁRIA DE GRANDE VELOCIDADE (TGV)

Estabelecer infraestruturas que assegurem a mobilidade de pessoas e de mercadorias, interligar meios de transporte permitindo uma autonomização das capacidades existentes, favorecer a **inter-operatividade** e **inter-modalidade** dos diferentes meios e cobrir o território dos Estados Membros com ligações ferroviárias rápidas e seguras **são objectivos bem claros da actual política comunitária.**

Com base em princípios de **coesão e integração**, a União **Europeia decidiu alargar a rede de transporte ferroviário de alta velocidade a todas as regiões da Europa**, motivo pelo qual se encontram actualmente em estudo os eixos e canais a seleccionar.

Dotar todas as regiões europeias de infraestruturas de transporte similares, que permitindo a deslocação rápida, segura e eficiente de pessoas e mercadorias, incentivem e consolidem a actividade económica e o dinamismo empresarial, é uma **peça fundamental da construção do mercado único.**

Para a Península Ibérica em geral e para Portugal em particular, o transporte ferroviário de grande velocidade assume-se como uma **infra-estrutura de decisiva e capital importância, na dupla perspectiva de diminuir a sua periferia geográfica e de interligar regiões ainda muito carecidas** de uma rede de transportes capaz e eficiente.

Neste sentido a Câmara de Comércio e Indústria do Porto entende que um projecto desta natureza **não pode ser encarado como um mero processo de ligação das diferentes capitais europeias, mas fundamentalmente como uma forma poderosa de interligar e desenvolver economicamente as regiões que atravessa.**

Deverá, preferencialmente, e até para se auto-sustentar atravessar e interligar regiões e pólos com forte densidade económica e populacional.

Nesta linha, **é de realçar a retoma dos estudos sobre o TGV** através da recente criação de uma comissão para o efeito, parecendo, no entanto, que essa comissão deveria debruçar-se sobre a ligação de TGV entre La Coruña e Lisboa e não apenas entre Lisboa e o Porto.

No eixo Corunha/Setúbal, faixa de 500 Km^s de comprimento por 50 Km^s de largura, **vivem cerca de 12 milhões de pessoas. Em nenhuma outra região da Península se encontra uma tão elevada concentração de pessoas e bens como na sua Fachada Atlântica,** justificação para que se apoiem e incentivem todas as iniciativas que concorram para o seu desenvolvimento equilibrado.

É crucial que a **ligação ferroviária** entre a região do **Porto e a Galiza seja modernizada**, recuperando-se atrasos e omissões preocupantes.

É inqualificável o que se passa com a Linha do Norte, incompreensivelmente não requalificada e readaptada aos anunciados novos equipamentos de transporte.

É indiscutível a necessidade de interligar em perfil de TGV a fachada atlântica da Península Ibérica.

Problema diferente é o da união deste eixo ferroviário com a restante rede ibérica e europeia.

A região do Porto encontra-se no centro geográfico desse eixo. A 1 hora do seu aeroporto vivem mais de 3 milhões de pessoas e quase 5 milhões num raio de 2 horas.

Essa interligação deverá, naturalmente, obedecer a critérios económicos e ambientais, garantindo equidade de serviço às populações da fachada atlântica da Península, isto é, minimizando e assegurando idênticos tempos médios de percurso até ao entrosamento com a restante rede, motivo pelo qual o ponto de ligação não se poderá afastar muito dessa centralidade.

Seria **inadmissível** que o traçado de ligação da fachada atlântica à restante rede ibérica viesse a ser decidido só em função da **lógica de interligação das capitais para que apontam** - a serem verdade - **recentes declarações** públicas do **Ministro do Planeamento** que, à partida, dá por adquirido que a interligação se efectuará algures entre Badajoz e Cáceres.

Enquanto membro da Conferência Internacional de Câmaras de Comércio, Indústria e Navegação do Eixo Ferroviário Atlântico (CEFAT), que reúne mais de quarenta câmaras de comércio e indústria da Aquitânia Francesa, País Basco, Navarra, Castela/Leão e Norte de Portugal, e perante uma opção que se quer apresentar como solução consumada, a **Câmara de Comércio e Indústria do Porto vê-se obrigada a lembrar que as decisões de carácter nacional impõem critérios que salvaguardem o interesse colectivo e não só o de uma região limitada.**

Porto e Palácio da Bolsa
em Junho de 2000