

POSIÇÃO PÚBLICA

O EIXO ATLÂNTICO FERROVIÁRIO

A reestruturação do sector ferroviário tem vindo a ser objecto de debate e preocupação no seio da União Europeia, com particular actualidade no caso português.

Estabelecer infra-estruturas que assegurem a mobilidade sustentável de pessoas e mercadorias, interligar meios permitindo uma optimização das capacidades existentes, favorecer a interoperatividade e a intermodalidade dos diferentes meios de transporte e cobrir o território dos Estados Membros com ligações ferroviárias rápidas e seguras, são objectivos bem claros da política comunitária a este respeito.

Nunca ao longo da sua já histórica existência esta Câmara negligenciou a abordagem e discussão viva de assuntos que promovam acções decisivas para atingir um desenvolvimento mais harmonioso e um maior equilíbrio entre regiões.

Durante a presidência portuguesa da União Europeia as redes transeuropeias vão ser objecto de discussão, nomeadamente no que concerne ao caminho de ferro e à grande velocidade. Mas não são só os projectos de grande velocidade que devem ser discutidos por aqueles que os protagonizam, mas sim todo o sistema de transportes ferroviários português.

Todavia o transporte ferroviário de alta velocidade é um projecto estratégico de maior valia garantindo enlaçamentos céleres entre regiões sem litoral e periféricas e as regiões centrais da Comunidade.

A retoma dos estudos iniciados em 1998 sobre o TGV com a criação de uma Comissão de Acompanhamento faz prever o seu desenvolvimento, podendo tornar-se uma realidade num período de 7 a 10 anos.

Mas que pensar das obras de remodelação da linha do Norte com final previsto para 2001 e com um custo de 160 milhões de contos, agora atrasadas quase 8 anos e com gastos inflacionados em 100%?

Comentar-se-á com alguma ironia que a ligação Porto-Lisboa continuará a demorar cerca de duas horas e meia em cima de estruturas remodeladas, mas mesmo assim do século passado.

Com a perda de alguns anos e gastos significativos já entretanto realizados, vamos enveredar agora para a instalação de uma linha de TGV, toda construída de novo em bitola europeia e que custa, a preços de hoje, cerca de um milhão de contos cada quilómetro, sem esquecer os combóios e todas as outras infra-estruturas.

Mas, ainda bem que se define agora que o que interessa e se pretende é um traçado próprio para alta velocidade com ligação a Espanha e à restante Europa e não um combóio de velocidade alta, empreendimento este a concluir somente dentro de 10 anos.

Estamos em crer que a interligação da Fachada Atlântica da Península Ibérica à rede europeia continental de transporte ferroviário de alta velocidade é um projecto arrojado, representando um potencial integrador entre cidades portuguesas e espanholas, desenvolvendo uma abrangência do espaço ibérico com largos alcances futuros.

A competitividade indiscutível do TGV em relação ao avião, até à distância dos 900 quilómetros, vem provar que a sua utilização provocará uma diminuição do congestionamento dos corredores aéreos de acesso às grandes cidades, diminuindo o risco de colisão aérea.

Um projecto desta natureza deverá preferencialmente e até como factor de rentabilização, atravessar regiões e pólos com forte densidade económica e populacional, razão pela qual se defende que a sua ligação à Rede Europeia se faça pelo Norte da Península através do corredor Bordeaux, Bayonne, Irún, Vitória, Bilbao, Santander, Burgos, Valladolid, Zamora, Salamanca, Aveiro, Porto, Vigo, Santiago de Compostela, La Coruña, onde vivem mais de 16 milhões de pessoas.

Por questões ambientais, economicidade e comodidade, é este traçado o canal mais curto de ligação da Fachada Atlântica da Península Ibérica à Europa Central.

Estando a região do Porto, com quase 4 milhões de pessoas, no centro desta faixa, o término da linha não se deve afastar desta centralidade.

Se contudo os critérios políticos continuarem a ser privilegiados, começamos a acreditar nas notícias dos jornais que falam em ligações por Badajoz, Cáceres e, ultimamente, até pelo Entroncamento.

- Será que são discutidos primeiro os locais de passagem e depois os critérios de escolha?
- Será que Portugal é só a zona metropolitana de Lisboa, continuando esta envolvente a ser um pólo consumidor dos investimentos vultosos do nosso País?
- Será que não é justo potenciar o Porto de Leixões, cujo tráfego portuário tem condições óptimas de desenvolvimento?

Estranhamos que o Governo continue a ignorar as organizações empresariais que sendo representantes das forças vivas e económicas das diversas regiões podiam dar o seu contributo muito válido para a análise e estudo de um problema tão cadente e de primeira ordem para o desenvolvimento das comunicações e o progresso do denominado Eixo Atlântico.

Se se continuar a ignorar os sentimentos e os anseios locais, as gerações futuras pagarão uma factura tremendamente pesada. Pode-se dizer mesmo que “perderão o combóio” da modernidade.

CONCLUSÕES

- A decisão de criar em Portugal uma linha de TGV, em circuito comercial, é apoiada por esta Câmara;
- O seu elevado custo é merecedor do apoio dos fundos europeus, dado o desenvolvimento económico que irá propiciar;
- O futuro da região Norte e Noroeste Peninsular dependerá do grau de comunicação que venha a possuir, sendo desejável um corredor que contribuirá para resolver o “deficit” das infra-estruturas existentes, ligando o Norte de Portugal, através de Castela e Leão e do País Vasco, com a França e a rede continental europeia;
- Impõe-se a criação de um autêntico “lobby”, unindo representantes e forças vivas das comunidades que serão afectadas pela criação do Eixo Atlântico Ferroviário;
- A calendarização das acções a levar a efeito propiciarão o desenrolar de uma estratégia que coloque as empresas de várias regiões a competir, partindo de uma situação de igualdade.