

* PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL - ATRASOS E PRIORIDADES

Foi recentemente inaugurado o lanço final da auto-estrada A6 - Lisboa / Madrid - via estruturante que pela primeira vez permite efectuar a ligação a Espanha, em perfil de auto-estrada, na direcção Este-Oeste, que pouco acrescentou à infraestrutura pré-existente, até pela fraca densidade de tráfego que esse eixo sempre apresentou.

Por natureza a Câmara de Comércio e Indústria do Porto - Associação Comercial está particularmente atenta às infraestruturas e plataformas de transporte, motivo pelo qual na sua reunião de Direcção do passado dia 6 de Setembro, tomou em devida nota a conclusão dessa infra-estrutura.

Da análise ao Plano Rodoviário Nacional que essa inauguração suscitou, retiraram-se as seguintes constatações:

1. A esmagadora maioria do comércio rodoviário internacional de Portugal efectua-se pela famigerada IP5 - Aveiro, Vilar Formoso - que se encontra congestionada há já largos anos. Continua a não se vislumbrar sequer uma data minimamente credível para a sua transformação em auto-estrada.
2. A par da via do Infante - Albufeira, Lagos - permitiu-se atrasar a conclusão da auto-estrada para o Algarve, com todos os prejuízos daí decorrentes para o Turismo, sector que, lembre-se, é uma das principais actividades económicas portuguesas.
3. Ao contrário do que chegou a ser anunciado, não se garantiu um perfil adequado à travessia do rio Sabor pela IP4 - Matosinhos, Quintanilha, Monteseixo - não se vislumbrando também para quando a conclusão deste IP quer na sua extremidade atlântica quer na ligação a Espanha por Puebla de Sanabria. Convém aqui lembrar que o primeiro lanço de um itinerário principal, inaugurado em Portugal, foi precisamente o lanço Mirandela - Macedo de Cavaleiros do IP4, em 1980 e ainda pelo Dr. Francisco Sá Carneiro. Passados 19 anos (!) muitas outras infraestruturas rodoviárias foram lançadas e concluídas, encontrando-se a conclusão desta, permanentemente a marcar passo.

4. A IP 2 - Bragança, Vila Real de Santo António - e a IP3 - Chaves, Figueira da Foz - eixos fundamentais para o desenvolvimento do interior, vêm-se arrastando também penosamente.
5. Na Área Metropolitana do Porto continua-se a não antever a conclusão do IC24, do IC25, da V8, da CREP e da duplicação do troço do IC1 entre o Aeroporto e a via de cintura interna, para já não falar na simples proibição de trânsito de pesados na Ponte da Arrábida, da requalificação da EN109, entre Miramar e Porto, da via rápida de Gondomar ou da construção de um simples viaduto que permitiria desencravar o nó de Francos e desentupir uma cidade inteira, que quotidianamente desperdiça milhares de horas de trabalho, pela sua não existência.
6. Assiste-se por último à degradação crescente das Estradas Nacionais e Regionais com especial incidência no Douro e Alto Douro.

Assim, mais uma vez a mera lógica política, pura e dura, de ligação das capitais ibéricas, só pelo facto de o serem, sobrepôs-se a prioridades económicas, de serviço às regiões com maior densidade populacional, dando-se preferência a uma ligação de interesse meramente regional, em detrimento de outros canais estruturantes de ligação europeia - ex: IP5 - cuja distância física e inadequado perfil, racional e naturalmente aconselhariam uma outra ordem de prioridades.

A Câmara de Comércio e Indústria do Porto não pode por isso, com o seu silêncio, continuar a pactuar com decisões de cariz meramente político.

É tempo de se estabelecerem prioridades e de se pautar este tipo de decisões por critérios de racionalidade económica, de equidade, justiça social e de serviço às regiões mais densamente povoadas e que ainda por cima são as principais indutoras das exportações nacionais.