

Senhor Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa

Senhores Oradores

Senhores Convidados

Permitam-me que comece por agradecer ao Senhor Prof. Dr. Aires de Barros, que preside a uma Veneranda Instituição, tão profundamente ligada à História de Portugal durante mais de um século, por permitir esta iniciativa conjunta da Sociedade de Geografia e da ADFER.

Agradeço aos Senhores Oradores, que foram prestigiados Governantes sob a liderança de José Sócrates, Cavaco Silva ou António Guterres, por terem aceitado o nosso convite para nos trazerem o seu testemunho e a sua visão sobre um tema de tão candente actualidade.

Agradeço ao Senhor Dr. António Ramalho, que tem repartido a sua vida profissional entre a gestão financeira e a gestão dos transportes, por ter aceitado moderar esta Sessão.

A ADFER está historicamente ligada a alguns dos mais importantes projectos dos transportes que o País tem em mãos e que hoje poderão ser postos em causa.

Durante década e meia batemo-nos por um projecto de uma nova rede ferroviária de bitola europeia e alta velocidade que veio a ser consagrado na Cimeira Ibérica de 2003. Promovemos iniciativas em todo o País e, com a colaboração das Organizações Empresariais, das Universidades, das Autarquias e das CCR, fizemos a pedagogia e a defesa desse projecto. A convite da Sociedade de Geografia tive oportunidade de aqui o defender.

Ao contrário do que muitos apregoam, esse não é um projecto megalómano ou faraónico. É antes um projecto que evitará que Portugal se torne definitivamente na mais atrasada região da Península Ibérica.

Mas uma coisa é a concepção geral desse projecto, sobre a qual existe um razoável consenso nacional. Outra, bem diferente, é o timing e o modo da sua concretização, as prioridades, o faseamento e o financiamento.

Em Dezembro de 88, por Resolução do Conselho de Ministros, Portugal definiu as directrizes para os estudos da nova rede ferroviária e da migração da bitola (distância entre carris) da rede actual para bitola europeia. Fizemo-lo uma semana depois de a Espanha ter tomado decisão idêntica.

A Espanha tem hoje em exploração 2 mil km de novas linhas. De Madrid a Sevilha, a Málaga, a Barcelona e a Valladolid demora-se, respectivamente, 2h e 15, 2h e 30, 2h e 38 e 56 minutos. O Plano Estratégico prevê que em 2020 estejam em exploração 10 mil km de novas linhas. Um pouco por toda a Espanha estão a decorrer obras com esse objectivo.

Por outro lado, há duas décadas que a Espanha aplica, de forma sistemática, em todas as linhas da velha rede, objecto de modernização, travessas polivalentes, capazes de suportar tanto a bitola europeia como a ibérica, que permitirão, com extrema facilidade e baixo custo, a migração da bitola. A Espanha anunciou já que está a ultimar um Plano no sentido da mudança integral da bitola da sua velha rede até 2020.

Apesar daquela RCM Portugal nada mais fez para um dia poder fazer migrar a bitola. A mudança só poderá ser feita à custa de um incomensurável esbanjamento de recursos.

Portugal ainda espera por um Membro do Governo que determine que em todas as linhas a modernizar se apliquem travessas polivalentes!

Ao longo da última década a ADFER bateu-se pela realocização do novo aeroporto de Lisboa. Fê-lo a partir de uma concepção global e integrada do sistema de transportes, designadamente do projecto da nova rede ferroviária com o novo aeroporto. E assim lançamos a localização desta infra-estrutura no Campo de Tiro de Alcochete.

A convite da Sociedade de Geografia aqui fiz, por duas vezes, a defesa desse sistema integrado.

Também sobre o novo aeroporto, na sua concepção geral, hoje existe um razoável consenso nacional. Aspecto diferente é o timing da sua concretização, o seu faseamento, o seu financiamento e a sua gestão.

A pretexto de que o Governo não podia voltar a ceder, como se a realocização do novo aeroporto não implicasse a revisão da nova rede na região de Lisboa, prosseguiu-se com o projecto ferroviário como se o aeroporto ficasse na OTA.

A solução da nova rede, incluída no estudo da CIP, que a ADFER defende há muito, foi esquecida. Ao mesmo tempo foi desencadeado um processo parcelar de comparação das travessias do Tejo manipulado através de intervenções fundamentalistas das Entidades oficiais e com a colaboração imponderada de Instituições que deveriam ter sabido honrar a sua história.

Só a comparação da solução integrada contemplada no estudo da CIP com a solução desgarrada e esbanjadora do Governo seria fiável.

Ou seja, uma linha directíssima entre Lisboa e o novo aeroporto, via Península do Montijo, deveria ser, não só o suporte da navette para o aeroporto, mas também o tronco comum do acesso a Lisboa de todos os comboios de alta velocidade e, **complementarmente**, do suburbano do Barreiro.

E o novo eixo ferroviário para o Porto desenvolver-se-ia pela margem esquerda do Tejo até às proximidades de Santarém.

Quem conhece o País real sabe que a mais intensa procura de transportes de longo curso, de mercadorias e de passageiros, fica no corredor longitudinal Braga – Setúbal e no corredor transversal entre a zona Litoral e além Salamanca. Tecnicamente aí estariam as prioridades para a nova rede de bitola europeia.

Entre as medidas erráticas dos Governos, nas últimas 2 décadas, está a modernização da linha do Norte, concebida para dispensar um novo eixo ferroviário nesse itinerário. Por força disso o que, em condições normais, seria prioritário, isto é construir de raiz o novo eixo, significaria desbaratar os recursos financeiros já aplicados. Por outro lado a linha do Norte só está próxima da saturação nos troços suburbanos, pelo que a construção do novo eixo Lisboa – Porto deve ser faseada.

Muitos outros são os erros da estratégia oficial para a nova rede.

A linha do Alto Minho é esquecida quando devia ser modernizada com travessas polivalentes e bitola ibérica e fazer parte do primeiro itinerário da nova ligação à Galiza.

Só a passagem pelo aeroporto Sá Carneiro da nova ligação à Galiza lhe dá sentido. A actual linha Porto – Braga nem sequer está preparada para mudar de bitola.

Prevê-se que a travessia do Douro pela nova rede seja feita pela Ponte S. João. Isso implica suprimir 4 comboios actuais por hora e suprimir outros à medida que a procura da nova rede for crescendo. Ora o serviço suburbano crescerá pelo que a opção será precária.

O troço Porto – Aveiro está a ser projectado como linha exclusiva de passageiros. Sendo as futuras linhas Aveiro – Salamanca e Porto – Vigo aptas para tráfego misto, aquele troço tem que ser também para tráfego misto.

Como se disse o troço da Linha do Norte, entre Aveiro e Santarém, pode continuar a ser utilizado, pois está longe da saturação, desde que as variantes aos troços suburbanos do Porto e de Lisboa sejam construídas em bitola ibérica e travessa polivalente.

A travessia Barreiro – Chelas e a saída de Lisboa pela margem direita do Tejo deveriam ser abandonadas em favor da travessia Beato – Montijo, como preconiza o estudo da CIP e nós defendemos há uma década. Esta opção, conjugada com a construção da nova linha para o Porto pela margem esquerda do Tejo é muitíssimo mais barata, mais funcional, com maior procura induzida pela sua articulação com o novo aeroporto, reduz a quota de mercado do transporte rodoviário no acesso ao aeroporto e tem menores impactos.

O concurso para a nova linha Lisboa – Madrid deveria circunscrever-se ao troço Elvas – Vendas Novas, pois para cá de Vendas Novas o traçado depende da opção final da Travessia do Tejo. Com um intercambiador em Vendas Novas a ligação Lisboa – Madrid poderia ser assegurada pelos novíssimos comboios bibitola, capazes de circular, nas novas linhas, a 300 km/h, em cerca de 3h e 30.

Esta solução integrada e faseada permitiria assegurar as ligações, em comboio pendular, entre Lisboa e Porto em cerca de 2h, entre Lisboa e Algarve em cerca de 2h e 30 e entre o Porto e o Algarve em cerca de 4 horas.

Para a localização da estação central de Lisboa o Governo ignorou o consenso que se foi gerando ao longo de duas décadas sobre a opção Chelas / Olaias, bem articulada com as linhas de Cintura quer do comboio quer do Metro, que poderia ser associada a um grande empreendimento imobiliário naquele que se tornaria no local de melhor acessibilidade de Lisboa e que, desse modo, poderia custar quase zero ao contribuinte.

Mas não são apenas na nova rede que se fazem opções erradas.

Moderniza-se a Linha da Beira Baixa a Norte da Covilhã onde nunca haverá procura que o justifique.

Projecta-se a variante de Santarém discutível à luz de uma estratégia correcta para o novo eixo Lisboa – Porto.

Projecta-se (e inclui-se no concurso) uma via única de bitola ibérica ao lado da via dupla de bitola europeia apta para tráfego misto Évora – Elvas.

Promete-se uma linha nova Caldas da Rainha – Santarém, o clímax do delírio do Governo, que nem o mais rico País do Mundo, hoje em dia, se atreveria a encarar.

O Governo colocou a liderar a RAVE um dos principais artífices da engenharia financeira das SCUTS. O cenário do financiamento das novas infra-estruturas assenta na mesma visão.

Ninguém mais do que a ADFER deseja que o País seja dotado, tão cedo quanto possível, da nova rede ferroviária.

Mas não queremos que isso seja feito, a qualquer preço, com as mais graves consequências para o futuro do País.

As infra-estruturas ferroviárias constituem um bem público, de muito longa duração, cujos efeitos têm repercussão na economia, na demografia e na competitividade de todo o País.

Na Espanha e nos outros Países são geralmente um investimento público financiado por fundos da UE e pelo Orçamento do Estado, sem soluções ardilosas de envolvimento dos privados.

Ao fazer convergir vários fundos comunitários no financiamento das suas novas infra-estruturas ferroviárias a Espanha tem conseguido pagar os encargos correspondentes, em cerca de 80%, com verbas da UE.

Quem consultar o site do Ministério do Fomento pode verificar que o troço mais complexo da futura linha Madrid – Valência, um conjunto de túneis com cerca de 10 km, a cuja conclusão assistiu, no mês de Setembro, a Ministra do Fomento, foi financiado em 80% pela UE. E, ainda em Setembro, decorreu idêntica cerimónia, com a presença do Primeiro-ministro, para a abertura de um de dois túneis contíguos, com uma extensão de 50 km, que ligarão Léon às Astúrias, e que serão financiados em 60% e em 80% por fundos comunitários.

Poderá haver males que vêm por bem!

Se esta crise financeira obrigar o Governo a reponderar as opções, as prioridades e a forma de financiar estes e outros grandes empreendimentos o futuro não estará perdido.

Queremos a nova rede ferroviária, mas não de qualquer maneira e a qualquer preço.

Bem hajam pela Vossa presença.