

Senhores Oradores

Senhores Convidados

Esta é a primeira iniciativa pública da ADFER depois que retomei a sua liderança. Entendi ser meu dever recandidatar-me por considerar ser imperioso travar a louca caminhada em curso no sector ferroviário português, designadamente na nova rede de bitola europeia e alta velocidade.

Em plena Sessão de Encerramento do 6º Congresso promovido pela ADFER, tive o ensejo de manifestar à Senhora Eng.ª Ana Paula Vitorino, poucos dias depois de iniciar funções governativas, a minha esperança e a dos Quadros do Sector na acção positiva que iria desenvolver.

É com mágoa que me sinto obrigado a contestar tantas e tão graves intenções ou decisões que não são, no nosso entendimento, as mais consentâneas com o interesse nacional.

Como sempre sucedeu, ao longo dos seus mais de 20 anos de existência, a ADFER não deixará de lutar para que o que está errado no Sector dos transportes seja emendado.

Durante década e meia batemo-nos, sem vacilações nem incoerências, por um projecto e por uma nova Rede de BE e AV, que veio a ser consagrado na Cimeira Ibérica da Figueira da Foz.

Com o envolvimento dos Reitores das Universidades, dos Presidentes das Associações e Núcleos Empresariais, dos Autarcas e das CCDR s percorremos o País, de lés a lés, a fazer a pedagogia e a defesa dessa solução.

Foi pela mão do então Ministro Prof. Carmona Rodrigues que essa rede foi consagrada. Permita-me, Senhor Professor, que, ao mesmo tempo que lhe agradeço por ter aceitado presidir a esta Sessão, lhe preste homenagem, em nome da ADFER, por ter dado um tão importante contributo a Portugal ao fazer aprovar essa Rede.

Sobre a nova Rede ferroviária de BE e AV foram raras as vezes, ao longo desse período, que da Universidade sopraram ventos de sabedoria. Mas houve sobretudo um Universitário que sempre colocou o seu conhecimento, a sua independência, a sua lucidez e o seu bom senso ao serviço de uma causa justa e que participou em muitas Sessões pelo País fora. Faço aqui um apelo ao Senhor Prof. Nunes da Silva, que também nos honra com a sua participação neste debate, que continue a ajudar-nos a lutar pelas melhores soluções para os transportes.

Durante uma década a ADFER pugnou pela realocização do NAL, na margem esquerda do Tejo, a Nordeste de Lisboa. Em várias etapas tivemos mesmo uma acção pioneira.

Partimos sempre de uma concepção integrada do sistema de transportes, designadamente de alta velocidade e aéreo, para fundamentar a nossa tese.

Muitas outras Entidades prestaram um grande serviço ao País ao criar condições para que o Governo tomasse a decisão correcta de construir o NAL no CTA.

### **Mas o inimaginável aconteceu!**

A Secretaria de Estado dos Transportes e a RAVE prosseguiram, imperturbáveis, com o desenvolvimento da sua Rede, já de si absurda, como se o NAL se mantivesse na OTA!

Ao menos a tese do Senhor Eng. João Cravinho tinha por base uma solução integrada!

Noutras Sessões da ADFER faremos o aprofundamento de várias facetas deste inacreditável erro estratégico. Ponhamos, desde já, algumas interrogações.

Há alguém de bom senso, e com uma cultura mínima de transportes, que não veja as enormes virtualidades e vantagens da solução harmoniosa e integrada contemplada no Estudo da CIP, e há muito defendida pela ADFER, face à solução desgarrada e esbanjadora da RAVE?

Se alguém tem dúvidas porque não é feita a comparação das duas soluções globais?

Porque foram manipulados os dados e os objectivos, em matéria de transportes, com a TTT, ao comparar as duas opções pelo Barreiro e pelo Montijo?

Alguém, no seu juízo perfeito, poderá pensar que é, acima de tudo, o suburbano do Barreiro que determina que hoje se queira construir a TTT?

E que, mesmo assim, uma diferença de tempo de percurso de 1,2 segundos (ou de 4 segundos se o Tejo for atravessado a 40 km/h) é que justifica a opção?

Quem não entende que uma ligação ferroviária directíssima do Centro de Lisboa ao NAL, bem como a passagem de todos os Comboios de AV pelo NAL, confere excelência à funcionalidade dos dois sistemas integrados, um bom serviço global a todo o País e reduz drasticamente a quota da acessibilidade rodoviária ao NAL?

Não seria isso suficiente para que a futura procura rodoviária encontrasse resposta suficiente na Ponte Vasco da Gama?

Como entender a atitude passiva da Câmara Municipal de Lisboa face a uma opção que agrava o congestionamento das suas artérias e que asfixia o seu porto, instrumento fundamental que sempre marcou a história da cidade?

Porque se demorou quase meio século até se prever uma acessibilidade rodoviária razoável do Barreiro à Ponte 25 de Abril através duma ponte sobre o estuário do Coia?

Porque não existe ainda uma acessibilidade rodoviária aceitável do Barreiro à Ponte Vasco da Gama, dez anos depois da sua inauguração?

Porque se não confere prioridade à resolução de um dos mais graves estrangulamentos do tráfego existentes no País, na Ponte 25 de Abril, que prejudica tanto a vida dos utentes de 160 mil viaturas /dia?

E que nenhuma das soluções actualmente assumidas minimamente resolve?

Porque esperam as Forças Vivas dos Concelhos de Almada e do Seixal, aos quais pertence a maioria dos utentes maltratados dessa Ponte, para pedir ao Governo que resolva este problema?

E porque aceitam que seja no mês de Agosto que haja isenção de portagens quando são outros os beneficiários, com sacrifício para todos os contribuintes?

Como afirmámos no Convite para esta Sessão a acessibilidade através da Ponte 25 de Abril só ganhará qualidade se:

- For construída a travessia Algés – Trafaria;
- For reforçada a frequência dos comboios da Fertagus;
- For melhorado o acesso rodoviário às estações da Fertagus;
- For concretizada a Circular Rodoviária Interna da Península de Setúbal, CRIPS.

A prevista construção da CRIPS, a premente e inadiável construção da Travessia Algés – Trafaria, seja em túnel imerso ou em ponte suspensa, e a articulação, por seu intermédio, entre a CRIPS e a CRIL constituirão um sistema que conferirá eficiência a todo o sistema de transportes.

O porto de Lisboa, se conseguir concretizar o velho sonho de se expandir para a zona de águas profundas da Trafaria, beneficiará, assim, de excelente acessibilidade rodoviária.

Os Ilustres Oradores desta Sessão, cuja participação me cumpre agradecer, alguns responsáveis pela elaboração de estudos até agora quase desconhecidos, tornarão clara a vantagem e a viabilidade da construção desta travessia.

**A travessia Algés – Trafaria impõe-se por si só**, independentemente do equacionamento que for dado às travessias a montante da Ponte 25 de Abril.

A ADFER entende que a não resolução desta necessidade contribui decisivamente para as más soluções preconizadas para o sistema ferroviário da Região. Por força disso demos prioridade a esta iniciativa.

O aumento da frequência dos Comboios da Fertágus, associada à qualidade que já possuem, daria também um contributo significativo para a quota do transporte ferroviário na travessia do Tejo. A extensão do serviço a Setúbal, que não foi acompanhada do reforço previsto do parque de material circulante, apesar de a nova procura exceder as expectativas existentes à data da Concessão, obrigaram à redução da frequência dos comboios nas horas de ponta.

Bem fez a actual Secretária de Estado quando na altura da inauguração do novo serviço pelo anterior ministro criticou o Governo que «não cumpriu a promessa de colocar mais comboios a circular». Mas muito mal faz por, quatro anos decorridos, não ter alterado o estado das coisas.

Como é natural os comboios da Fertagus não têm as estações no centro dos aglomerados que servem. Os parques de estacionamento que existem nas Estações são muito importantes para a procura do transporte ferroviário. A melhoria da acessibilidade rodoviária às estações e os próprios planos de desenvolvimento urbanístico nas zonas servidas por essas estações são, neste caso, particularmente vitais.

A construção da Travessia Algés – Trafaria pode parecer um pequeno passo esquecido no contexto das grandiosas obras que ocupam a mente do Governo. Mas pode ser um passo de gigante na conquista de qualidade de vida de tantas populações sacrificadas. E a pedra de toque para o aperfeiçoamento de todo o sistema de transportes da região de Lisboa.

Provavelmente sem encargos para o contribuinte!

Contribuamos para que o País faça a tempo as boas opções!

Bem hajam pela Vossa presença.