

A verdadeira ponte

■ RICARDO
PAULO
■ Colaborador



O MINISTRO da Economia, Álvaro Santos Pereira, visitou Aveiro, na semana passada, e aproveitou a ocasião para, uma vez mais, anunciar a ligação ferroviária Aveiro-Salamanca-Irún* como uma das prioridades do Governo em matéria de transportes.

Para termos uma ideia da importância do corredor E8o, no ano passado, aproximadamente 50% do tráfego de mercadorias

entre a Península Ibérica e o resto da Europa foi efectuado por este corredor.

Tendo em conta apenas o transporte terrestre, apenas 2% deste tráfego foi efectuado por ferrovia; os restantes 98 por cento foram efectuados por rodovia, o que provocou a saturação das infra-estruturas rodoviárias e a insustentabilidade do sistema quer a níveis ambientais quer de custo.

Perante esta realidade, deve-se planejar uma solução alternativa que obriga a utilização de meios de transporte mais sustentáveis, em particular do transporte marítimo e ferroviário. Com esta solução anunciada pelo ministro,

as mercadorias portuguesas vão chegar ao centro da Europa de uma forma mais rápida, eficiente e tudo indica, com custos bem mais amigáveis.

Surge então a pergunta: e para quando esta ligação ferroviária? O troço ora anunciado foi declarado pela União Europeia como sendo um dos 10 projectos prioritários (PP7) da nova RTE-T - Rede Transeuropeias de Transportes e por isso alvo do novo pacote de financiamento para o intervalo de 2014-2020.

A ligação poderá ser financiada em 85% e estar em funcionamento no máximo em 2025. Pode parecer que falta tempo muito até

lá... mas na verdade não falta assim tanto. Recordo que até 2014 é necessário apresentar o projecto e debatê-lo publicamente por forma a evitar o complicómetro; esse ignóbil passatempo, tipicamente português, que consiste em perpetuar um processo desta complexidade. Basta lembrar os casos do TGV, do aeroporto da Ota/Alcochete ou os 30 anos que demorou a concretizar a ligação ferroviária ao Porto de Aveiro para se perceber que a fatura pode rapidamente transformar-se em escassez.

O Plano de Transportes apresentado por este governo prevê duas ligações ferroviárias à Eu-

ropa na nova bitola, no entanto, só a de Aveiro terá ligação directa além Pirinéus e estará dedicada exclusivamente às mercadorias. A outra ligará a zona de Lisboa a Madrid mas terá, em princípio, utilização mista passageiros-carga.

Ou seja, esta ligação reveste-se de uma enorme importância estratégica para a região e para Portugal e representa a única saída ferroviária para a Europa que evita a passagem por Madrid.

Aveiro, o seu porto, a sua região e principalmente o seu tecido empresarial passarão a dispor de uma ligação directa para o Centro da Europa (exclusiva para merca-

dorias) que se traduz numa enorme vantagem competitiva. Esta ligação (e tudo o que dela advém) será sem dúvida um factor potenciador de fixação de novas empresas, investimentos, desenvolvimento territorial e um dos maiores geradores de emprego na região. Ao contrário de outras, Aveiro não pode deixar passar a oportunidade de ver construída esta verdadeira ponte para a Europa.

*A designação dada pelas entidades competentes é Corredor Ferroviário Atlântico cujas ligações ferroviárias incluem o troço Aveiro-Valladolid-Vitória-Bordéus-Paris-Estrasburgo.