

COMUNICADO

FUNDOS EUROPEUS PARA A FERROVIA

Foram publicados os resultados da 2ª fase de atribuições de verbas do Mecanismo Interligar a Europa (CEF - Connecting Europe Facility) e os resultados para Portugal são extremamente preocupantes. De acordo com o relatório final do GTIEVA, que deu origem ao PETI3+ (Plano estratégico de Transportes e Infraestruturas), o Governo anterior contava com 1250 milhões de euros da componente geral do CEF, distribuída em função do mérito dos projectos (avaliado pela Comissão Europeia em função de critérios técnicos previamente fixados) e não da nacionalidade. Portugal obteve cerca de 150 milhões de euros de um total de cerca de 14 000 milhões de euros disponíveis. Relativamente à componente do CEF reservada a cada um dos países que beneficiam do Fundo de Coesão (países de leste, Portugal e Grécia), mas sujeita a aprovação pela Comissão Europeia em função do mérito dos projectos, Portugal tinha reservados 510 milhões de euros. No Plano Ferrovia 2020 o actual Governo contava com 897 milhões de euros e obteve menos de metade, 419 milhões de euros.

Pode assim concluir-se que os projectos apresentados não apresentaram as características exigidas para merecerem a classificação adequada e tanto o PETI3+ como o Plano Ferrovia 2020 se tornaram financeiramente inexecutáveis.

No que diz respeito à falta de mérito dos projectos portugueses, não é uma surpresa. Entre as condições de avaliação está o grau de maturidade dos projectos, e, nos projectos ferroviários, a introdução de condições de interoperabilidade. Ora tanto quanto é do

conhecimento público Portugal i) não desenvolveu projectos adequados para as ligações ferroviárias internacionais para candidatar ao CEF entre 2011 e 2015, pelo que algumas das candidaturas apresentadas, nomeadamente a Linha Aveiro-Mangualde, foi desenvolvida com alguma pressa em 2015, e ii) a introdução de condições de interoperabilidade nos projectos ferroviários previa apenas a colocação de travessas de dupla fixação em linhas de bitola ibérica, sem apresentar qualquer plano para a transição da bitola que garantisse que essas travessas seriam utilizadas na posterior transição da bitola.

Assim Portugal continuará até 2020 sem 1 km de linha em bitola europeia, ao passo que a Espanha já tem cerca de 3000 km de linhas de bitola europeia e investe mais de 4000 milhões de euros anuais do Orçamento de Estado na rede ferroviária. Portugal caminha assim a passos largos para se transformar numa ilha ferroviária, desligada das redes europeias. Dado que as nossas trocas comerciais com o nosso principal parceiro, a União Europeia, se fazem em mais de 80% do valor por rodovia, e esta perde competitividade continuamente, a situação descrita constituirá um desincentivo ao investimento em Portugal, e condena o nosso país ao empobrecimento face aos seus parceiros da UE.

Assim considera-se necessário e urgente a mudança das políticas ferroviárias a fim de evitar, em tempo, o subinvestimento na ferrovia e construir infraestruturas que sirvam as necessidades futuras da economia, afirmando a ferrovia como alternativa modal no mercado europeu dos transportes.

A Direcção da ADFERSIT

21 de Junho de 2016