

## **Transportes: projectos prioritários até 2020**

A ADFERSIT (Associação Portuguesa para o Desenvolvimento de Sistemas Integrados de Transportes) defende há muito a necessidade imperiosa de Portugal planificar, a longo prazo, pelo menos a 40 anos, as principais infraestruturas de transportes. Tal Plano de longo prazo deverá ser amplamente discutido e participado, por forma a alcançar um consenso técnico e político o mais alargado possível, bem como evitar opções erradas e a mudança contínua de projectos.

A ADFERSIT saúda o Grupo de Trabalho para o Investimento em Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado e vem apresentar o seu contributo para a importante missão que lhe foi confiada.

Na nossa perspectiva, a elaboração de um Plano a 40 anos impõe-se pelos seguintes factores:

- i) pela duração das infra-estruturas e efeitos estruturantes no território;
- ii) pelo impulso que devem oferecer, não apenas à mobilidade dos cidadãos, mas sobretudo ao investimento e à competitividade da economia;

As acções de curto prazo devem ser definidas no contexto de uma visão estratégica e Plano de longo prazo, em função das prioridades para a economia e considerando também as necessidades de curto prazo e os recursos existentes<sup>1</sup>.

É neste contexto que se apresenta uma proposta de diagnóstico, objectivos e projectos para o período até 2020.

---

<sup>1</sup> (doc. 3, págs 22 e 23, e Comunicado de 16-7-2013).

## Diagnóstico da situação actual

A economia portuguesa é uma pequena economia aberta, cuja competitividade depende em grande parte das relações comerciais com o resto do mundo, em particular com os seus principais parceiros comerciais, os maiores países da União Europeia (UE). O facto de termos uma posição geográfica periférica em relação à UE acentua ainda mais a importância de termos vias de comunicação competitivas com a UE.

Na situação actual, Portugal sofre os efeitos de duas deficiências/lacunas centrais:

1. O nosso comércio terrestre internacional faz-se quase exclusivamente por via rodoviária, que tende a perder cada vez mais competitividade devido aos constrangimentos ambientais e energéticos.
2. O nosso comércio com destinos fora da UE, por via marítima, faz-se utilizando os grandes *hubs* portuários do norte da Europa, o que se traduz em acréscimos de custos e de tempos de transporte para as nossas exportações e importações com destino e origem no resto do mundo.

No que respeita ao transporte marítimo, as características dos terminais portuários e fundos da margem norte de Lisboa limitam a dimensão dos navios porta contentores, não permitindo receber navios modernos e eficientes, nem a expansão adequada das capacidades necessárias nos acessos marítimos, cais e terraplenos, conflituando, em muitas situações, com as funções urbanas.

As ligações internacionais para passageiros são também muito importantes para o turismo e para os negócios e as empresas, pelo que é necessário garantir a capacidade aeroportuária de Lisboa, quer na formulação actual, quer desenvolvendo novos projetos, mantendo as ligações a África, ao Brasil e outros países com forte presença da diáspora e ligações económicas com o nosso país, evitando que esta se venha a esgotar no médio prazo.

Ao nível do transporte urbano e suburbano de passageiros, a preponderância do transporte individual precisa de ser revertida para que a atratividade e qualidade do transporte urbano e suburbano não se degrade excessivamente, devendo contribuir decisivamente para o aumento da competitividade das nossas principais cidades/regiões no contexto europeu e mundial e o aumento da qualidade de vida das populações.

## Objetivos prioritários

No atual contexto económico, a preocupação principal no desenvolvimento dos sistemas de transportes deve ser a melhoria da competitividade da economia e a redução dos custos de transporte e logística das empresas, de forma a fomentar o investimento e evitar a deslocalização de empresas<sup>2</sup>. Como para este efeito as empresas devem dispor das alternativas mais competitivas para os principais destinos/origens de mercadorias, é necessário melhorar tanto as ligações terrestres à UE como as ligações marítimas ao resto do mundo. Neste contexto é prioritário:

- **desenvolver vias ferroviárias competitivas nas ligações à UE nos corredores de maior tráfego.** A actual rede ferroviária portuguesa tem diversos problemas que lhe reduzem a competitividade<sup>3</sup>, nomeadamente traçados do século XIX, muitas das vezes afastados dos principais eixos e pólos geradores de tráfego, inclinações excessivas e comprimentos curtos das linhas de resguardo, que limitam o peso e comprimento dos comboios de mercadorias, e os problemas de interoperabilidade, em especial o da bitola, que impede que os comboios portugueses entrem em França. Como as soluções para o problema da bitola, que para as mercadorias são baseadas em transbordos ou mudança de eixos, têm sérias limitações de capacidade<sup>4</sup>, a forma mais eficiente de resolver estes problemas, no seu conjunto, é através de novas vias férreas totalmente interoperáveis. O transporte rodoviário continuará a ter uma função preponderante nos percursos mais curtos e/ou de menor tráfego, e a desempenhar funções indispensáveis nas cadeias de transporte e logística multimodais porque é o único que faz o transporte porta-a-porta em todos os casos.

- **atrair a um porto português os grandes armadores e cadeias logísticas internacionais** no sentido de criar um grande hub portuário português com ligações directas ao resto do mundo.

- como terceira prioridade, **o desenvolvimento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa**, estudando as alternativas possíveis que poderão passar ou não por uma fase intercalar de utilização de uma infraestrutura aeroportuária já existente antes do desenvolvimento do projeto do NAL.

---

<sup>2</sup> (doc 1)

<sup>3</sup> (doc 3, págs 8 e 9)

<sup>4</sup> (doc 3, pág 7, e ref. 23)

A capacidade futura de oferta portuária da região de Lisboa deve ser equacionada de forma conjunta tendo em consideração as duas margens do Tejo, o Sado e Sines, nos diversos mercados em crescimento acelerado do *deep Sea*, *transshipment* e *short Sea*, nas valências cargas, passageiros e outras atividades ribeirinhas, considerando ainda a necessidade de ter acessibilidades marítimas e terrestres rodo-ferroviárias adequadas, vastos terraplenos com funções logísticas e industriais junto ao cais, geradoras de emprego, e capacidade larga de expansão dos cais no médio e longo prazos, sem conflitos urbanos. **Não é admissível que cada porto que serve a região de Lisboa continue a ser planeado de forma não integrada com os restantes e com os sistemas de transportes e distribuição da região.** Devem ser consideradas as economias de escala de concentração de atividades semelhantes nos portos e o assegurar de concorrência intraportuária e/ou interportuária. Neste contexto, dadas as limitações dos terminais da margem norte do Tejo para o *short sea*, as opções alternativas Barreiro, Setúbal e no futuro, Trafaria-Cova do Vapor-Bugio (que também serviria para o *deep-sea*) devem ser analisadas e comparadas<sup>5</sup>.

## Projectos concretos

Referem-se de seguida os projectos que se pensa terão maior valor acrescentado para a economia portuguesa no seu conjunto.

### A. Ligações ferroviárias<sup>6</sup>

A forma de ligar directamente os nossos principais portos e centros logísticos aos mercados da UE por via ferroviária é a construção de uma Linha norte-sul de Valença a Sines e desta a Irún a partir de Aveiro<sup>7</sup>. A ligação Aveiro-Vilar Formoso-Irún sempre foi o principal corredor das nossas exportações e importações com a Europa, por onde passam mais de 90% das nossas exportações terrestres para os destinos europeus além-Pirinéus. Não há razões para pensar que vá deixar de o ser<sup>8</sup>. No entanto, os compromissos internacionais já firmados e a possibilidade de ligar Sines mais rapidamente ao centro da Europa, tornam prioritária a construção da ligação ferroviária

---

<sup>5</sup> (Comunicado de 24-6-2013).

<sup>6</sup> (doc 3, págs 27 a 29)

<sup>7</sup> (doc 3, págs 18 e 19)

<sup>8</sup> (doc 3, págs 15 a 18)

de bitola europeia de Badajoz ao Poceirão e daqui aos portos de Sines e Setúbal e indústrias relevantes da península de Setúbal<sup>9</sup>. Em segundo lugar, dever-se-ia projectar e construir a Linha Aveiro-Vilar Formoso em bitola europeia depois de negociar e garantir a sua continuidade em Espanha, por forma a ligar os portos e plataformas logísticas do centro e norte de Portugal aos mercados europeus através de vias férreas competitivas. Como em Portugal, à excepção do corredor Lisboa-Porto, não existe tráfego que justifique a existência de linhas separadas para passageiros e mercadorias, as linhas deverão ser aptas para tráfego misto (mercadorias e passageiros), para evitar desperdícios e salvaguardar o futuro<sup>10</sup>.

As ligações ferroviárias à Galiza (Porto-Vigo) também devem ser melhoradas, pois também existe aí um movimento significativo de passageiros e mercadorias, que actualmente se faz por rodovia. As ligações ferroviárias podem ser melhoradas de forma faseada, começando pela modernização da Linha do Minho, que deve também ser incluída entre os projectos prioritários para financiamento<sup>11</sup>.

#### B. Projetos portuários

Para atrair os grandes navios porta-contentores a massa crítica é importante. Portanto, nesta fase, os esforços devem concentrar-se num único porto de águas profundas, e o único que temos é Sines, pelo que é na expansão deste porto e ligações terrestres a este porto que devemos concentrar os nossos esforços<sup>12</sup>. Todos os principais portos e plataformas logísticas deverão ser dotados de ligações ferroviárias tanto em bitola ibérica como em bitola europeia, pois ambas irão coexistir durante bastante tempo

A melhoria dos terminais portuários para servir a região de Lisboa deve ser decidida após a realização de estudos técnico-económicos de comparação de alternativas. Para que se tomem as melhores opções para o país e estas não sejam objeto de contestação continuada e fundamentada, os processos de decisão deverão ser tecnicamente informados e as decisões políticas finais participadas e transparentes<sup>13</sup>.

---

<sup>9</sup> (doc 3, pág 19, 20, 27 e 28).

<sup>10</sup> (doc 3, pág 3).

<sup>11</sup> (doc 3, págs 16, 18 e 27)

<sup>12</sup> (doc 2).

<sup>13</sup> (ref 20, pags 12 e 13)

## Financiamento

Os projectos ferroviários poderão receber participações da UE de 85% do custo de construção<sup>14</sup>. Os 15% da participação portuguesa deveriam ser financiados diretamente do Orçamento de Estado, não deixando dívidas para pagar *a posteriori*. Se as obras forem subdivididas em numerosas pequenas empreitadas, directamente acessíveis a pequenas e médias empresas portuguesas, a maior parte da participação portuguesa retornaria ao Estado por via das receitas fiscais e de redução de despesas sociais, como subsídios de desemprego, etc. Neste contexto, os investimentos, além de contribuírem para a competitividade da economia no médio prazo, poderão contribuir para a sua revitalização já no curto prazo<sup>15</sup>.

Os potenciais apoios da UE aos projectos ferroviários, dado o seu elevado valor constituem uma oportunidade a não perder, permitem e tornam aconselhável soluções que satisfaçam as necessidades de longo prazo e não soluções provisórias. Por exemplo, no caso da ligação a Vilar Formoso não se deve adoptar a solução de pôr o 3º carril na Linha da Beira Alta, mas antes construir uma Linha nova entre Aveiro e a fronteira espanhola, porque é uma solução muito mais competitiva e por isso com muito mais capacidade para atrair para a ferrovia a carga que actualmente circula por rodovia.

Poderão ser encontradas outras fórmulas de financiamento para os 15% da contribuição nacional. O argumento que normalmente se ouve contra a solução de financiamento proposta neste documento é a de que “não há dinheiro”. De facto, isto não é verdade. O Orçamento de Estado de Portugal em 2013 é de cerca de 78 000 milhões de euros, dos quais 1/4 corresponde a despesas não rígidas. Parte dessas verbas deverão ser alocadas a projetos de transportes, isto é, os montantes suficientes para que não se percam oportunidades de captação de financiamentos europeus e em simultâneo se desenvolvam novas infraestruturas estratégicas para a competitividade da nossa economia.

---

<sup>14</sup>(ref 14, págs 12 e 111)

<sup>15</sup> (doc 3, pág 21).

Assim, no que diz respeito ao financiamento, a questão que se coloca é, na realidade, a de saber qual é a prioridade que deve ser atribuída à redução dos custos de transportes e logística das empresas industriais e outras, sabendo o impacto positivo que isso pode ter na competitividade da economia e, dessa forma, no equilíbrio das contas públicas.

A Direcção da ADFERSIT

Setembro de 2013

P.S. Em anexo apresentam-se os documentos referidos no texto e suas referências.