



&conomia

Paulo Barradas
barradas.p@gmail.com

A GEOPOLÍTICA AINDA É UMA ARMA NA COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL

A geopolítica continua a ser decisiva num mundo cada vez mais globalizado, tendo sido disputada historicamente pelos EUA e pela União Soviética. O fim da Guerra Fria e a própria globalização abriram espaço para a afirmação da China como contrapoder dos EUA na gestão e controlo dos recursos naturais e financeiros a nível mundial.

Os recentes acontecimentos envolvendo os EUA e o Irão aumentaram significativamente a tensão na região do Golfo Pérsico, tendo sido considerado por muitos como mais uma estratégia de política interna de Trump para aumentar a probabilidade de reeleição nas eleições deste ano.

Tal como a utilidade de uma promessa de guerra em ano de eleições americanas, também o interesse vital dos EUA no Médio Oriente tem sido uma pérola da sabedoria popular, pela importância do seu petróleo na economia americana.

A importância da região para os EUA e para os seus aliados importadores líquidos de petróleo, Japão, Coreia do Sul e Europa, tem justificado a forte presença militar americana para garantir a estabilidade de fornecimento de petróleo através da navegabilidade do estreito de Ormuz, que separa o Irão de Omã, por onde passam 1,2 biliões de dólares em petróleo por dia, representando 21% do petróleo global e cerca de 80% do petróleo importado pela Coreia do Sul e pelo Japão. Até agora.

Este ano, os EUA passarão a ser um país exportador líquido de petróleo pela primeira vez desde 1953, tornando os elevados recursos historicamente dedicados à presença na região mais difíceis de justificar económica e politicamente. A retirada das tropas americanas do norte da Síria já demonstram a redução do compromisso com a região.

A partir de agora, o petróleo que por ali passe será vendido em competição com a produção própria americana, contribuindo para manter o preço relativamente baixo, enquanto os seus compradores sairão beneficiados na competição com os EUA no mercado global de bens e serviços.

Também a Europa se tornou menos dependente do petróleo e do gás do Golfo, sendo agora a Rússia e a Noruega os maiores fornecedores do Velho Continente, representando atualmente as importações vindas pelo Golfo apenas 10% do total importado.

Do outro lado do tabuleiro de xadrez está a China, como um dos principais beneficiários atuais do petróleo proveniente de estados do Golfo, principalmente da Arábia Saudita, do Iraque e do Kuwait, representando mais de um terço das suas importações.

Até agora a principal preocupação da China pela dependência do petróleo do Golfo era o estreito de Malaca que liga o oceano Índico e o sul do Mar da China. A partir deste ano, o Irão e o estreito de Ormuz passarão a ser o maior problema da China, razão pela qual tem estado tão empenhada em manter vivo o acordo nuclear com o Irão. Ao contrário dos EUA, que o denunciaram...

O autor escreve todas as terças-feiras em **expresso.pt**

INFRAESTRUTURAS

Governo quer Portugal no corredor ferroviário do Mediterrâneo

Projeto vai de Espanha à Hungria passando pela Eslovénia, Croácia, Itália e França

PEDRO LIMA

O Governo está a conversar com a Comissão Europeia para tentar incluir Portugal numa rede de ligações ferroviárias que liga Espanha à Hungria — conhecida como corredor Mediterrâneo. “Estamos a trabalhar para rever o corredor Mediterrâneo que começa na Hungria e termina em Espanha, parando em Sevilha. Temos alguma dificuldade em perceber como é que Portugal não está incluído nesse corredor. Estamos apenas incluídos no corredor Atlântico”, disse o ministro das Infraestruturas e da Habitação ao Expresso. “Nos contactos que temos com a Comissão Europeia não perdemos uma única oportunidade para puxar a ferrovia para Portugal”, afirma Pedro Nuno Santos, acrescentando que “as infraestruturas incluídas nestes corredores são subsidiadas de forma mais relevante. Era muito importante ter uma ligação transfronteiriça entre o Algarve e a Andaluzia”.

Assumindo que “é muito difícil a União Europeia aceitar rever os corredores porque basta um país pedir para depois todos quererem rever”, o ministro diz também que “a verdade é que a maior parte desse investimento será do lado espanhol. Nós já temos o projeto para eletrificar toda a linha do Algarve, que está em fase de avaliação do impacto ambiental, esperamos ainda este ano, entre maio e agosto, lançar os concursos de empreitada para a linha do Algarve. O que depois ficaria do nosso lado era pouco mais do que subir a linha até fazer uma ponte no Guadiana, o resto será a ligação do lado espanhol até Huelva”. Pedro Nuno Santos refere também que já falou com o seu homólogo espanhol, que “ficou de avaliar” as pretensões portuguesas.

Ao mesmo tempo, o ministro adianta que “outra área em que também estamos sistematicamente a fazer o nosso lóbi nas instituições europeias é para que o próximo quadro comunitário de apoio financie

a aquisição de material circulante. O comboio pesado não teve até agora financiamento por parte da Comissão Europeia. A última vez que estive numa reunião no Concelho da Europa dos ministros dos transportes tive a oportunidade de dizer que se a Europa quer continuar a apostar na ferrovia não basta apoiar o investimento na infraestrutura, porque de nada nos servem os carris se não tivermos os comboios”. O Expresso contactou a Comissão Europeia mas não recebeu resposta até ao fecho desta edição.

Fundos em risco

Há duas semanas o Governo voltou a assumir os riscos de perder fundos europeus devido aos atrasos na concretização das obras ferroviárias previstas. O ministro das Infraestruturas e da Habitação disse então ao Expresso que “o Governo trabalha todos os dias para que isso não aconteça. Como há um conjunto de variáveis que não são controladas por nós, não posso com honestidade dizer que não há risco nenhum, ele existe. Além disso temos um nível de litigância e de impugnações



“Era muito importante ter uma ligação transfronteiriça entre o Algarve e a Andaluzia

Estamos a conversar com a Comissão Europeia, embora tenhamos consciência de que é muito difícil a União Europeia aceitar rever os corredores

Estamos sistematicamente a fazer o nosso lóbi nas instituições europeias para que o próximo quadro comunitário de apoio financie a aquisição de material circulante

O QUE É O CORREDOR MEDITERRÂNEO

■ O corredor ferroviário do Mediterrâneo foi definido a 10 de novembro de 2013 com o objetivo de fortalecer o transporte ferroviário de mercadorias na União Europeia (UE)

■ Serve mais de sete mil quilómetros desde Algeciras, em Espanha, a Záhony, na Hungria, e nove portos marítimos

■ É um dos nove ‘corredores’ da UE e atravessa Espanha, França, Itália, Eslovénia, Croácia e Hungria

■ É financiado pelo Mecanismo Interligar a Europa, programa que financia redes transeuropeias de transportes, energia e comunicações

■ Portugal apenas está incluído no corredor Atlântico, com ligações a Lisboa, Sines e Leixões

que muitos outros países não têm. E temos também concursos vazios, o que nos obriga a rever preços em alta. E ainda temos toda uma outra dimensão, que os privados não têm, que tem que ver com a fiscalização do Tribunal de Contas, com um código de contratação pública muito exigente, com avaliações de impacto ambiental”.

Quanto à potencial exploração comercial em Portugal da empresa espanhola Renfe, congénere da CP, Pedro Nuno Santos diz que essa hipótese “não o incomoda minimamente. Não vou mentir, não sou um fã da liberalização do mercado ferroviário. Temos um contrato de serviço público com a CP que faz com que não estando ninguém impedido de operar as nossas linhas, essa operação não pode pôr em causa o equilíbrio financeiro a que se chegou no quadro desse contrato. Essa é uma avaliação que é feita pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT). Mas até agora ninguém demonstrou interesse em entrar em Portugal”.

Com ANABELA CAMPOS e LILIANA VALENTE
plima@expresso.impresa.pt

O corredor do Mediterrâneo liga seis países europeus



Separar ferrovia da rodovia continua em estudo

O Governo ainda não decidiu se separa a Refer e a Estradas de Portugal. Fim das concessões rodoviárias a privados é argumento contra a separação

O ministro das Infraestruturas e da Habitação admitiu em julho reverter a fusão entre a Estradas de Portugal e a Refer, que deu origem à Infraestruturas de Portugal (IP). Passados seis meses, embora continue a não afastar essa hipótese, empurra uma decisão mais para a frente e aponta desvantagens a esse cenário. Uma das ideias em cima da mesa seria voltar a juntar a CP, responsável pela operação comercial, e a Refer, responsável pela infraestrutura ferroviária, nomeadamente pelas linhas

onde circulam os comboios.

Pedro Nuno Santos disse, na entrevista que deu há duas semanas ao Expresso, que nesta fase o que é preciso é analisar de forma aprofundada a articulação entre a CP e a IP.

“Já disse várias vezes que a articulação entre a CP e a IP não é a melhor. Precisamos de uma melhor articulação entre a operação e a infraestrutura ferroviárias. Não tenho dúvidas nenhuma disso, mesmo que os responsáveis das duas

empresas digam que não há problema nenhum. Eu sei que há e quero dar resposta a isso. Estamos a trabalhar no nosso ministério numa forma para resolver isso.”

Salientando que “faz sentido que as infraestruturas rodoviária e ferroviária sejam pensadas em articulação”, o ministro clarifica que “o que está em aberto é repensar a forma como organizamos a IP e a CP”.

Pôr a rodovia a financiar a ferrovia

“Estamos a fazer muita coisa ao mesmo tempo e, por isso, para não darmos um passo maior do que a perna, há um trabalho que estamos a fazer para ver se não fazemos nenhuma revolução que traga mais problemas do que soluções.”

No final do ano passado, o Governo concretizou a fusão entre a CP e a empresa responsável pela manutenção do material circulante, a EMEF. “A fusão da CP e da EMEF é clara, fizemo-la, está feita, com ganhos claros para a CP. Em relação à infraestrutura e à operação, está a ser pensada.”

Separar a Refer da Estradas de Portugal e depois promover a sua fusão com a CP conta com um argumento contra de peso. É que o atual modelo da IP facilita um desígnio que o Governo quer concretizar: colocar a rodovia a financiar a ferrovia.

“Não estou certo de que a fusão [entre a Refer e a Estradas de Portugal] tenha sido boa, mas, neste momento, estando a fusão feita, há uma oportunidade que não queria que a ferrovia per-

desse. As concessões rodoviárias têm um prazo limite. Os encargos líquidos com as concessões começam a descer significativamente daqui a alguns anos. Estamos a falar de muitas centenas de milhões de euros de redução de transferências para o sector privado que podem ser usados pela IP. A desvantagem de separar as empresas é de ser mais difícil conseguirmos que finalmente a rodovia possa financiar a ferrovia.”

A fusão da Refer com a Estradas de Portugal foi feita em junho de 2015, durante o governo PSD/CDS de Pedro Passos Coelho. Foi um processo complexo, liderado por António Ramalho, atual presidente executivo do Novo Banco.

P.L. com A.C. e L.V.