

COMUNICADO

A baixíssima prioridade do investimento na ferrovia: efeitos na competitividade da economia

De acordo com as decisões e planos do Governo espanhol, prevê-se que em 2020 a generalidade dos portos e plataformas logísticas espanholas estejam ligadas às linhas da rede ferroviária de bitola europeia apropriadas para tráfego de mercadorias. O Governo português, pelo contrário, decidiu não construir qualquer via ferroviária em bitola europeia durante a presente legislatura, e entre 2014-2020 apenas começar a construir o que designou por Linha de Transporte de Mercadorias (LTM), entre Caia e Poceirão e Sines, não se prevendo construir nenhuma ligação internacional competitiva em bitola europeia ao Centro e Norte do país na próxima década. Embora a crise económica possa adiar algumas obras em ambos os países, a diferença de prioridades é bem visível já no curto prazo nos Orçamentos de Estado de ambos os países para 2013: em Portugal prevêem-se 10 milhões de euros para investimento em infraestruturas ferroviárias de longa duração e em Espanha mais de 3300 milhões (a economia espanhola é 6 vezes maior que a portuguesa).

Para além do erro estratégico que é a LTM (custa por quilómetro de Linha nova quase o mesmo que o anterior projecto da Linha de Alta Velocidade), porque não serve as necessidades futuras e representa uma violação dos acordos com Espanha que pode prejudicar imenso Portugal no futuro, a diferença de prioridades têm as seguintes consequências:

- de acordo com a Comissão Europeia, Portugal perde 383 milhões de euros destinados exclusivamente às Redes Trans-Europeias de Transportes (RTE-T), que teriam de ser aplicados até 2015.

- o Centro e o Norte de Portugal, onde se produzem cerca de 2/3 das exportações portuguesas, ficarão isolados das redes ferroviárias europeias, o que fará com que as empresas aí instaladas tenham de suportar custos de transporte e logística superiores aos das suas concorrentes em regiões adjacentes. Isto constituirá um desincentivo ao investimento e às exportações e um incentivo à deslocalização de empresas, condenando essas zonas ao isolamento e desindustrialização progressiva e invisível e o país ao empobrecimento.

Note-se que diversas empresas, incluindo os maiores exportadores, têm vindo a alertar para a importância dos custos de transporte e logística na sua competitividade: Auto-Europa, Portucel-Soporcel, Siderurgia (neste caso foi noticiada a hipótese de deslocalização para Espanha por causa dos custos de energia e transporte).

Neste contexto a ADFERSIT recomenda ao Governo que:

- promova o início das obras de construção da plataforma ferroviária entre Évora e o Caia ainda este ano, aproveitando o projecto existente e os Fundos das RTE-T, se ainda for possível.

- promova a elaboração do projecto de execução da parte portuguesa da Linha Aveiro-Salamanca de forma a poder candidatar esta obra aos Fundos europeus disponíveis para o período 2014-2020, para o qual se prevêem excelentes participações da UE na ordem dos 85% dos custos. Obviamente a coordenação com Espanha é essencial para garantir a continuidade da Linha em Espanha.

- abandone o modelo das grandes PPP e subdivida a obra em pequenas e médias empreitadas, mais acessíveis directamente a pequenas e médias empresas portuguesas, de forma a estimular a actividade económica já no curto prazo.

A Direcção da ADFERSIT

17 de Junho de 2013