

COMUNICADO

Plano de investimentos em infraestruturas. Ferrovia 2020

O Governo apresentou hoje o “Plano de investimento em infraestruturas. Ferrovia 2020”. Este Plano

- i) não se baseia numa visão estratégica de longo prazo da ferrovia ao serviço da competitividade da economia, apenas apresenta alguns objectivos gerais, correctos, de cumprimento de compromissos internacionais e fomento do transporte internacional de mercadorias, mas que não se atingirão com as obras planeadas,
- ii) levanta fortes dúvidas quanto ao seu financiamento, por as verbas com que se conta do CEF Coesão (Fundos da UE), 897 milhões de euros, serem claramente superiores ao valor de 510 milhões de euros reservados a Portugal.

Os objectivos propostos não se atingirão, i) porque o Plano ignora os acordos que Portugal estabeleceu com Espanha para o transporte de passageiros no itinerário Lisboa-Madrid e ii) pela opção pela modernização da Linha da Beira Alta (a que se junta um troço Aveiro-Mangualde) face à alternativa de uma linha nova em via dupla e bitola europeia (a única que permite transporte directo e competitivo para os mercados europeus) no Corredor Aveiro-Salamanca. A ADFERSIT tem alertado para os efeitos negativos desta opção para a competitividade da economia portuguesa, pois a linha da Beira Alta não tem capacidade para servir as necessidades futuras da economia portuguesa no comércio com a UE por duas razões: i) ser em via única em grande parte do trajecto e na sua continuação em Espanha, e ii) não haver nenhum plano calendarizado e acordado com Espanha para o seu funcionamento

em bitola europeia, que pode ser difícil de conseguir dado o não cumprimento dos nossos compromissos internacionais.

Relativamente às quotas modais da ferrovia no transporte terrestre internacional de mercadorias, os resultados que se apresentam nos estudos de tráfego do domínio público^{1,2,3,4} que fundamentam a opção pela linha da Beira Alta, caracterizam-se por:

- i) Não ser apresentada fundamentação técnico-económica desses valores da quota modal^{5,6}, em geral abaixo dos 6%
- ii) Serem totalmente incompatíveis com os objectivos das políticas europeias para garantir a sustentabilidade do sistema de transportes na Europa, que visam transferir 50% do tráfego terrestre para os modos mais eficientes, o marítimo e o ferroviário, até 2050^{6,7}.

Como o corredor Aveiro-Salamanca serve mais de 80% das nossas exportações para a Europa trans-pirenaica, a falta de capacidade da ferrovia fará com que as nossas trocas comerciais terrestres continuem dependentes da rodovia. Esta tenderá a perder competitividade por causa dos constrangimentos ambientais e energéticos, e a via marítima, embora importante e indispensável, não é a que serve de forma mais competitiva muitos dos principais mercados europeus. Nestas condições grande parte das empresas instaladas em Portugal terão de suportar custos de transporte e logística acrescidos face aos seus concorrentes instalados em outros países da UE, em particular Espanha. Esta situação constituirá um desincentivo ao investimento em Portugal e um incentivo à deslocalização de empresas, acentuando a tendência para o empobrecimento de Portugal face aos seus parceiros da UE.

A Direcção da ADFERSIT

12 de Fevereiro de 2016

Referências disponíveis no site http://www.adfersit.pt/div_tematica/projectos_prioritarios_2020.html

¹ Referência 54 (págs. 42 e 43)

² Referências 89 (pág 63 e 65)

³ Referência 85 (pag 233)

⁴ Referência 96 (pag 23)

⁵ Referência 89 (pags 62 a 67)

⁶ Referência 95 (pags 19 e 20)

⁷ Referência 59 (pag 10, ponto 3)