

//Economia



CUSTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO VAI CRESCER

"O custo do transporte rodoviário, hoje predominante, irá aumentar no longo prazo, quer por aumentos dos combustíveis fósseis, quer por introdução de taxas ou impostos verdes", afirmou Tomás Moreira, presidente da AFIA.

Rede ferroviária obsoleta vai isolar Portugal do Mundo

● **Espanha** já encerrou meia centena de linhas em bitola ibérica

● **Há 1200** milhões da UE para país poder compatibilizar estruturas

● **Indústria** automóvel alerta para prejuízos devido à falta da ferrovia

Erika Nunes
erika@dinheirovivo.pt

Quando Espanha concluir a modernização da via-férrea, é possível que os portugueses tenham ainda mais dificuldade em chegar à Europa de comboio. O transporte na fronteira tornará as viagens mais caras e lentas.

Espanha tem estado a modernizar toda a sua rede ferroviária, aproveitando os recursos que a União Europeia disponibiliza para criar corredores ferroviários que liguem todo o continente. Além de ter desativado quase meia centena de linhas de bitola ibérica em 2013, já tem uma ligação do porto de Barcelona para França em alta velocidade. Em breve, só Portugal funcionará em bitola ibérica (largura da via férrea superior à europeia), obrigando os transportes ferroviários de passageiros ou mercadorias a efetuar transbordos nas fronteiras com Espanha, operação dispendiosa e operada por nossos hermanos.

Durante mais de um século, a diferença de bitolas entre França e Espanha era estratégica, para impedir invasões, como explica Paulino Pereira, professor de Transportes e Vias de Comunicação no Instituto Superior Técnico de Lisboa. Mas a globalização e a UE exigem que o tráfego de pessoas e mercadorias seja rápido, fiável, ecológico e económico. É prioritário o corredor Lisboa-Poçoirão-Évora-Badajoz-Madrid e até já tivemos financiamento comunitário, que perdemos quando o Governo desistiu da obra, que não foi desenvolvida por causa dos interesses na construção do novo aeroporto de Lisboa, acusa o professor, que

tanto critica a recuperação de projetos de há 40 anos, como fez o anterior Governo, referindo-se à construção de uma linha paralela à atual, como a ausência de um plano de desenvolvimento dos transportes deste Governo.

Não se trata de política, mas de economia simples. Sem ligações à Europa, os portos deixam de receber ou enviar mercadorias, as empresas mudam-se para zonas industriais próximas de plataformas logísticas e o país deixa de exportar. Portugal vai transformar-se numa ilha isolada na Euro-

pa e os nossos filhos e netos vão herdar um país estragado, vaticina o especialista.

APOIOS ÚLTIMA OPORTUNIDADE PARA MELHORAR LIGAÇÕES

No âmbito do novo quadro de financiamento das infraestruturas de transportes da UE para 2014-2020, para Portugal está prevista a alocação de 1200 milhões de euros do Fundo de Coesão, cofinan-

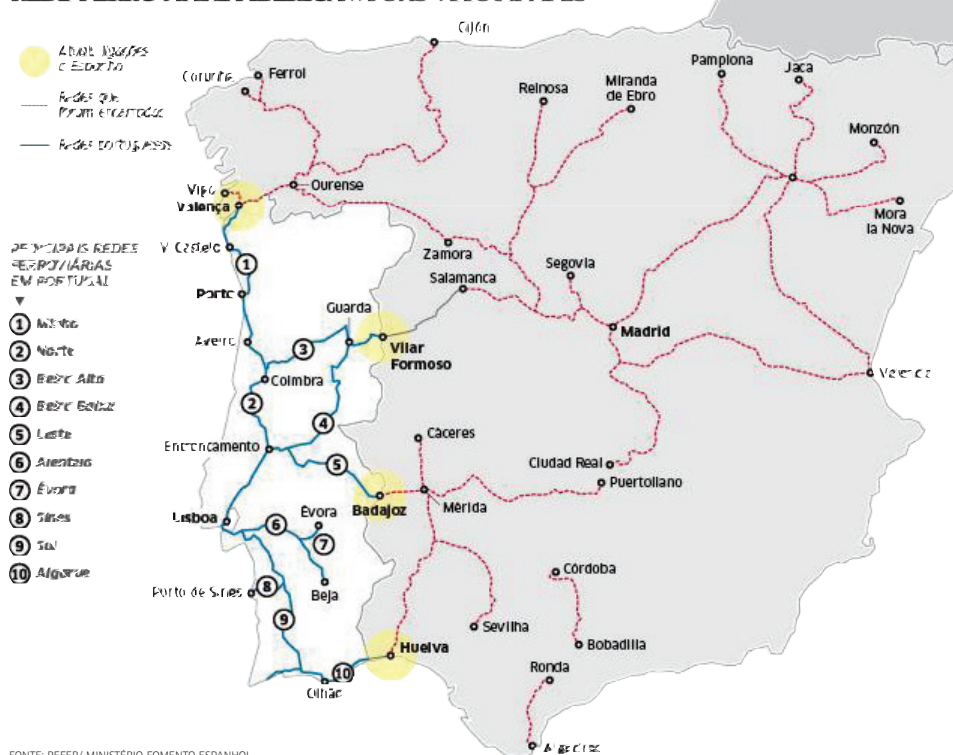
ciados pela UE a 85%, e mais 500 milhões provenientes da Rede Transeuropeia de Transportes, cofinanciados entre 25% e 30%, alertou José Anselmo, responsável da Direção-Geral de Mobilidade e Transportes da Comissão Europeia. As candidaturas terminam a 26 de fevereiro e só temos um projeto concluído: o que a Elos fez para o troço Poçoirão-Caia, que demorou mais de dois anos a concluir e custou 170 milhões de euros, segundo o processo da concessionária contra o Estado português.

Em maio de 2010, a Refer e a Elos assinaram um contrato para a concessão do referido troço, que se previa custar 1359M€, dos quais 668 milhões provinham da UE e outros 600 milhões de um empréstimo do BEI, que estaremos inclusive a pagar. Em 2012, o Governo cancelou o projeto, aproveitando o visto negativo do Tribunal de Contas ao contrato, mas a concessionária reclama os 170M€.

O estudo de impacto socioeconómico realizado sobre o investimento nas ligações Lisboa-Madrid e Porto-

Vigo apontavam para, nos primeiros 30 anos de vida do projeto, a criação de 56 mil postos de trabalho permanentes, o aumento do investimento privado em 126 mil milhões de euros, o aumento do PIB em 121 mil milhões de euros e um aumento cumulativo da receita fiscal do Estado no valor de 64 mil milhões de euros, ou seja, cerca de oito vezes o valor do investimento. O JN Dinheiro Vivo contactou a Secretaria de Estado dos Transportes, mas não obteve respostas em tempo útil.

REDE FERROVIÁRIA IBÉRICA // DUAS VELOCIDADES



FONTE: REFER/ MINISTÉRIO FOMENTO ESPANHOL

SETOR AUTOMÓVEL

AUTOEUROPA E PEUGEOT CITROEN TEMEM PERDA DE COMPETITIVIDADE

Os fabricantes de automóveis instalados em Portugal já deram o alerta: a falta de transporte ferroviário está a ameaçar a competitividade das empresas. Em março, a Autoeuropa cancelou o serviço da CP Carga, deixou de utilizar o porto de Setúbal e anunciou que passará a exportar por via rodoviária. Na sexta-feira, após reunir-se com o ministro da Economia, o presidente executivo da PSA Peugeot Citroen, Carlos Tavares, pediu ao Governo a redução dos custos energéticos e uma via ferroviária até ao porto de Vigo, para aumentar a competitividade da fábrica de Mangualde.

O volume transportado por via ferroviária é hoje insignificante, sobretudo devido à total imprevisibilidade de prazos, mas também por causa de velocidades ridícula-mente baixas, entre outros fatores, explicou Tomás Moreira, presidente da Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel.

FIM DA LINHA PORTO-VIGO EM 2018

► Na Galiza, a rede de alta velocidade em bitola europeia está a avançar e algumas ligações da linha convencional já foram desativadas no ano passado. Até 2018, deverá estar concluída a ligação moderna entre Vigo e as restantes cidades galegas, mas a ligação para Tui só será construída se Portugal colocar a bitola europeia do lado de Valença.

► A permanência do país num formato de bitola mais larga, que requer comboios específicos, terá outro efeito à medida que Espanha abandonar os carris ibéricos: "Não vai ser possível adquirir novos comboios ou então serão demasiado caros, pois são outros modelos que estão a ser encomendados por toda a Europa".

Reabilitação só vale 7% da construção

Necessidades estão orçadas em 38 mil milhões. Falta dinheiro para investir

Ilídia Pinto
ilidia.pinto@dinheirovivo.pt

A REABILITAÇÃO urbana até pode estar na moda, mas Portugal continua na cauda da Europa nesta matéria. Apesar de este segmento de negócio ter vindo a ganhar maior expressão nos últimos anos, e basta olhar para o aspeto das grandes cidades para se ver a diferença, a verdade é que a reabilitação vale apenas 7% do total da produção do setor da construção civil e obras públicas. Isto contra os 36,8% da média europeia, ou os 25% da vizinha Espanha. Reis Campos, presidente da Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário (CPCI), admite que Portugal já vive uma

dinâmica diferente nesta matéria, mas garante que não chega, é preciso muito mais.

Num país onde a construção nova quase não existe a reabilitação assume importância acrescida. A quebra acumulada nas obras públicas concursadas nos primeiros dez meses do ano é de 13%; a construção de habitação nova está a cair 5,3% face a 2013 e deve-se fechar o ano com menos de seis mil novos fogos (em 2007 construíram-se 65 200). Mas os dados do licenciamento não mostram, ainda, uma evolução expressiva. De janeiro a setembro, foram emitidas 5094 licenças para reabilitação, número não muito supe-

rior às do ano passado, diz Reis Campos, que recorda que as necessidades totais de reabilitação no país valem 38 mil milhões de euros (dados de um estudo da Faculdade de Engenharia).

A questão é a falta de capacidade de investimento. Reis Campos lembra que o Governo comprometeu-se, há um ano, a criar um programa de financiamento a particulares para a reabilitação de imóveis para arrendar e garante que os 2,5 mil milhões de euros do fundo recentemente anunciado no âmbito do próximo quadro comunitário não chegam. O secretário de Estado do Ordenamento do Território, assumiu recentemente que o Governo pretende encontrar soluções de financiamento mais atrativas para apoiar a reabilitação em centros históricos e zonas degradadas e promete um novo regulamento que vai diminuir os custos entre 30% e 40%.

VALOR BRUTO
DA PRODUÇÃO
DA REABILITAÇÃO URBANA
EM 2014 FOI DE
805 MILHÕES



Praça das Cardosas, no Porto, foi alvo de reabilitação

PUBLICIDADE



COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
VISEU DÃO LAFÕES



TURISMO
CENTRO
DE PORTUGAL



mais
CENTRO



QREN
QUADRO DE REFERÊNCIA
NACIONAL
DE INTERVENÇÃO
REGIONAL



UNIÃO EUROPEIA
Fundo Europeu
de Desenvolvimento Regional



facebook.com/cimviseudaolafoes

www.cimvdl.pt



EXPLORE AS RIQUEZAS
DO CORAÇÃO DE PORTUGAL

**VISEUDÃO
LAFÕES**
APAIXONE-SE

Seja destemido. Descubra paisagens sem limites.
Encontre pessoas únicas e atividades estimulantes.
Gostaremos de o ter por cá.