



6 de Julho de 2009

COMUNICADO

**As prioridades nas obras públicas
e a 3ª auto-estrada Lisboa-Porto**

Comunicado

As prioridades nas obras públicas e a 3ª auto-estrada Lisboa-Porto

No actual cenário de crise é opinião de muitos dos mais reputados economistas portugueses que é impossível prosseguir com o plano de grandes obras públicas tal como anunciado pelo Governo. Não podemos criar dívidas que o país não terá capacidade para pagar.

No entanto ficar parado e nada fazer também não é solução. Precisamos das infra-estruturas de suporte ao turismo, à actividade económica, nomeadamente à atracção de investimento estrangeiro e às importações e exportações, e da ligação à diáspora. É necessário reduzir gastos, mas com critério. É preciso ter em conta a crise energética, associada ao aumento do preço do petróleo, e as questões ambientais, que tornam insustentável qualquer modelo de desenvolvimento baseado essencialmente no transporte rodoviário. Toda a política europeia se baseia no esforço de integração dos diversos modos de transporte, associados ao aumento da quota de mercado dos modos mais eficientes dos pontos de vista energético e ambiental, os transportes marítimo e ferroviário.

É fundamental para a competitividade da economia portuguesa que o transporte de mercadorias por via ferroviária se desenvolva, em lugar do rodoviário, permitindo ligações directas, em vias duplas standard, não só a Espanha como à Europa além Pirinéus, hoje impossível dada a diferença de bitola (distância entre carris) das redes ferroviárias de Portugal e Espanha por um lado e de quase toda a Europa por outro.

A Espanha está a construir uma nova rede em bitola europeia e estuda e planeia a mudança da bitola na rede existente, se Portugal não fizer o mesmo ficará isolado do ponto de vista ferroviário. Os custos e constrangimentos que daí resultarão tornarão o isolamento ferroviário em isolamento económico de Portugal relativamente ao resto da Europa, com a qual se dão cerca de 80% das nossas trocas comerciais, constituindo um sério desincentivo ao investimento em Portugal e um incentivo à deslocalização das empresas estrangeiras.

Assim, é fundamental:

- (i) resolver o problema da falta de capacidade aeroportuária na região de Lisboa (fundamental para a nossa ligação ao mundo fora da península Ibérica no transporte de passageiros e alguns tipos de carga). A redução de tráfego devido à crise permitiria reduzir os investimentos na Portela, até à abertura do NAL;
- (ii) construir uma nova rede ferroviária em bitola europeia, que permita que as mercadorias portuguesas circulem sem constrangimentos entre os nossos portos, plataformas logísticas e centros industriais e os principais pólos industriais e de consumo da UE, e
- (iii) desenvolver os nossos portos, preparando-os para a 2ª revolução da contentorização.

Soluções optimizadas (em termos de custo e benefício) deveriam ser implementadas de forma progressiva. As obras a executar devem ser integradas num Plano Estratégico de Infra-estruturas de Transportes, e bem articuladas entre si.

Assim a ADFER-SIT considera incompreensível que se suspenda a adjudicação de obras da nova rede ferroviária de bitola europeia e simultaneamente se avance com a 3ª auto-estrada Lisboa-Porto, tendo em conta que:

- (i) a disponibilização de avultados recursos públicos e o recurso ao crédito necessários para viabilizar este investimento prejudicará investimentos muitíssimo mais importantes para a competitividade económica do país, nos sectores ferroviário e marítimo e;
- (ii) o Governo, segundo diz, adiou a adjudicação do troço Poceirão-Caia da nova rede ferroviária de bitola europeia por razões de ética política para neste final de Mandato não criar constrangimentos significativos à acção do próximo Governo reduzindo a sua liberdade de decisão sobre a aplicação dos recursos do país.

Neste contexto a ADFER-SIT apela ao Governo para que também aplique os seus próprios princípios de ética política à adjudicação das concessões rodoviárias conhecidas como 3ª auto-estrada Lisboa-Porto.