

O professor do Instituto Superior Técnico acha que a primeira prioridade do Governo deveria ser fomentar o transporte ferroviário internacional de mercadorias com a UE

# Exportar, exportar, exportar

Expresso, 29 de Maio de 2010

Mário Lopes

Foram estas as 'ordens' do 1º ministro em Sines no dia 14 de Maio. Cerca de 80% das nossas exportações são para a Europa e fazem-se quase exclusivamente por via rodoviária, uma situação insustentável por razões ambientais e energéticas (saturação de auto-estradas, aumento do preço do petróleo, etc.). É assim imprescindível fomentar o uso da via férrea nas trocas comerciais com a União Europeia (UE), para evitar no futuro constrangimentos graves às nossas exportações. Ora hoje em dia o transporte directo de mercadorias para quase toda a UE não é possível, porque a bitola ferroviária (distância entre carris) em Portugal e Espanha — a bitola ibérica — é diferente da de quase todos os países da UE. Para resolver este problema a Espanha constrói as novas linhas de caminho-de-ferro em bitola europeia (usada em quase toda a Europa ocidental) e está a preparar a mudança das linhas convencionais para a bitola europeia, conforme consta do seu Plano Estratégico de Infra-estruturas de Transporte (2005-2020). E qual é a política declarada do anterior e do actual Governo português: manter o transporte de mer-

cadorias em bitola ibérica. Ou seja, enquanto o 1º ministro dá 'ordens' num sentido, o seu Governo executa políticas que vão em sentido oposto e dificultam/inviabilizam o cumprimento dessas 'ordens'.

É assim impossível a ligação ferroviária directa (sem transbordos inúteis por causa da bitola) dos nossos portos e principais centros industriais aos mercados europeus. Esses transbordos aumentam os custos das trocas comerciais, desincentivando o investimento em Portugal, dificultando as exportações e estimulando assim a deslocalização de empresas. Nestas condições, será que daqui a 15 ou 20 anos empresas exportadoras como a Autoeuropa e outras ainda cá estarão?

Perante estes erros clamorosos do Governo, o que se ouve dos partidos da Oposição, sindicatos (estão em causa muitos postos de trabalho) e empresários? Salvo raras excepções, nada. Basta ver o debate sobre as grandes obras públicas: quase todos analisam as grandes obras do ponto de vista de quem recebe o dinheiro, se é para empresas grandes ou pequenas, etc. Poucos se preocupam em discutir para que é que servem as obras depois de construídas, que é o principal, pois nenhuma obra se justifica se não servir os interesses de

quem as paga — que de uma forma ou de outra, no final, são os 10 milhões de portugueses. Como os recursos são cada vez mais escassos, temos de ser selectivos e aplicá-los nas obras que mais contribuem para a competitividade da economia e as exportações. Por isso a 1ª prioridade deveria ser fomentar o transporte ferroviário internacional de mercadorias com a UE. Obviamente o Governo diz que todos os projectos se baseiam em análises custos/benefícios que demonstram que são projectos óptimos. Basta ver o exemplo do aeroporto de Beja, no qual se gastaram dezenas de milhões de euros e onde só aterram moscas. Se se quiser fomentar o transporte ferroviário de mercadorias directo para a UE, dever-se-ia (i) construir a nova linha Lisboa-Porto (em bitola europeia) não apenas para passageiros mas também para mercadorias, (ii) dar prioridade à linha Aveiro-Vilar Formoso, a nossa principal ligação à Europa, e (iii) ligar estas linhas a todos os principais portos e plataformas logísticas. Estas obras têm um custo semelhante ao conjunto TTT e auto-estradas Pinhal Interior e do Centro, obras menos importantes para a competitividade da nossa economia que o Governo adjudicou ou pretende adjudicar brevemente.