

# *O Projecto de Alta Velocidade e o Desenvolvimento Regional*

*Ordem dos Engenheiros, FEUP, 30 de Junho de 2008*

*Mário Rui Silva  
Faculdade de Economia do Porto*



# *1. Os Pressupostos da Análise*

- *Caracterização do projecto com base nos elementos disponibilizados pela RAVE .*
- *Avaliação da redução dos “custos de transporte” entre vários centros urbanos.*



# 1. Os Pressupostos da Análise

## Porto – Vigo

<i>Distância Território</i>	<i>100 Kms</i>
<i>Nacional Custo</i>	<i>890 Mio Eur</i>
<i>Itinerário</i>	<i>Porto – Vigo, 60 min.</i>
<i>Itinerário II</i>	<i>Porto – AFSC – Braga – Valença - Vigo</i>
<i>Características</i>	<i>Passageiros e Mercadorias</i>

## Lisboa – Madrid

<i>Distância Território</i>	<i>200 Kms</i>
<i>Nacional Custo</i>	<i>3.000 Mio Eur</i>
<i>Itinerário</i>	<i>Lisboa - Madrid, 2 h. 45 min.</i>
<i>Itinerário II</i>	<i>Lisboa – Évora – Caia - Madrid</i>
<i>Características</i>	<i>Passageiros e Mercadorias</i>

## Lisboa – Porto

<i>Distância Território</i>	<i>300 Kms</i>
<i>Nacional Custo</i>	<i>4.700 Mio Eur</i>
<i>Itinerário</i>	<i>Lisboa - Porto, 1 h. 15 min.</i>
<i>Itinerário II</i>	<i>Lisboa – Leiria – Coimbra – Aveiro - Porto</i>
<i>Características</i>	<i>Passageiros</i>



# 1. Os Pressupostos da Análise

- *Principais impactos em termos de redução do “custo de transporte” e “ganho de competitividade” face a meios alternativos de transporte:*
  - 1) *Vigo (Galiza) para todos os centros urbanos da rede AV entre Porto e Évora*
  - 2) *Braga para o eixo Lisboa / Évora / Madrid*
  - 3) *Porto (AFSC) para Vigo e para o eixo Lisboa / Évora / Madrid*
  - 4) *Aveiro, Coimbra e Leiria para Vigo e para o eixo Évora / Madrid*
  - 5) *Lisboa para o eixo Porto / Braga / Vigo e para Madrid*
  - 6) *Évora para Madrid e para o eixo Coimbra / Aveiro / Porto / Braga / Vigo*
  - 7) *Madrid para todos os centros urbanos da rede AV portuguesa*



# 1. Os Pressupostos da Análise

- *Predominam os impactos transibéricos: Porto (AFSC) / Vigo (Galiza) e Lisboa / Madrid (RAVE: captação de 30% dos utentes da ligação aérea)*
- *Ligação Porto / Lisboa (RAVE: captação de 40% dos utentes da ligação aérea)*
- *Outros centros do Litoral ficarão mais próximos de Madrid (e da Galiza)*



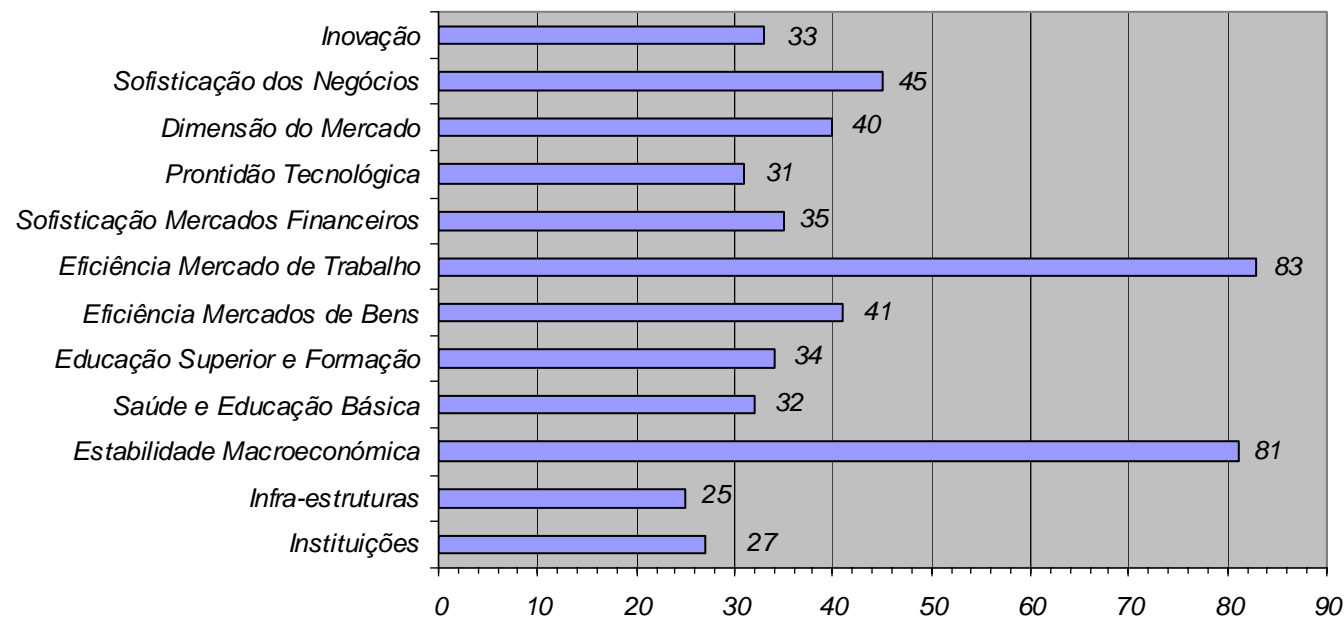
## *2. Infra-estruturas e Desenvolvimento: uma prioridade?*

- *Infra-estruturas e desenvolvimento (regional)*
- *Uma visão externa, independente e comparativa sobre as prioridades (avaliação realizada pelo World Competitiveness Report)*



## 2. Infra-estruturas e Desenvolvimento: uma prioridade?

Ranking de Portugal no World Competitiveness Report 2007/08  
(Ranking Geral: 40 / 131)



### *3. Impacto do Projecto AV em termos de recursos*

- Impacto em termos de financiamento da economia*
- Impacto em termos de financiamento público e comunitário*





# 3. *Impacto do Projecto AV em termos de recursos*

## Magnitude do Investimento

<i>Projecto AV (a)</i>	<i>2008 - 15</i>	<i>8.590 Mio €</i>
<i>PO Valorização Território (FEDER/FC)</i>	<i>2007 - 13</i>	<i>4.659 Mio €</i>
<i>PIDDAC 2008</i>	<i>2008</i>	<i>3.616 Mio €</i>

*(a) Inclui Braga – AFSC ?*



### *3. Impacto do Projecto AV em termos de recursos*

- *Financiamento com base em PPPs*
- *RTE-T: 383 Mio €*
- *QREN: 955 Mio €*
- *OGE*
- *BEI*
- *Privados*



### *3. Impacto do Projecto AV em termos de recursos*

- *Do ponto de vista do financiamento, os principais “crowding-outs” face a outros investimentos virão pela via do QREN (POVT) e do OE*
- *Numa leitura territorial, os principais “perdedores” serão o Norte Interior e o Centro Interior*



## *4. Efeitos do Projecto AV no modelo territorial*

- Um grande projecto de investimento infraestrutural gera um ganho global*
- A redução da “resistência ao transporte” aumenta a competição entre os territórios e pode acompanhar-se de uma distribuição assimétrica do ganho global*
- Os efeitos dependem da articulação entre a infra-estrutura ferroviária de AV e outras infra-estruturas: aeroportuárias, rede viária principal, portuárias, plataformas logísticas, rede ferroviária convencional*
- Os efeitos são sensíveis às opções em matéria de “timing” e faseamento (irreversibilidades)*



## *4. Efeitos do Projecto AV no modelo territorial*

- *Consagração da litoralização do modelo territorial (modelos bipolar ou unipolar)*
  - *maior mobilidade*
  - *maior conectividade com outras infra-estruturas (conectividade internacional)*
  - *Norte Interior e Centro Interior perdem numa das poucas vantagens competitivas que detêm (proximidade a Espanha)*

## 4. *Efeitos do Projecto AV no modelo territorial*

- *Oportunidades e ameaças para a AMP ou eixo Porto / Braga*
  - *AMP com economia fortemente conectada com o exterior*
  - *AFSC com tanto tráfego de passageiros como o conjunto dos aeroportos galegos e com um muito maior número de conexões internacionais; tráfego de mercadorias: 5 vezes mais que conjunto dos aeroportos galegos*
  - *Valença é a fronteira terrestre com mais tráfego rodoviário*
  - *Ganho ibérico (Euro-região), nomeadamente em termos de especialização ao nível dos transaccionáveis e infra-estruturas de apoio*
  - *Ganho regional, nomeadamente com a redução dos custos de congestionamento entre Porto e Braga*



## 4. *Efeitos do Projecto AV no modelo territorial*

- *Oportunidades e ameaças para a AMP ou eixo Porto / Braga*
  - *Relevância da integração eficiente com os nós inter-modais de mercadorias*
  - *Solução integral para a conexão Porto (AFSC) – Vigo é decisiva para o alargamento da área de “catchment” do AFSC para a Galiza (passageiros oriundos da Galiza em forte crescimento: 400.000 em 2007) mas também para Sul.*
  - *Gestão do AFSC em função do NAL e ligação AV Porto – Lisboa conduz a um modelo de “litoralização unipolar”*



## *4. Efeitos do Projecto AV no modelo territorial*

- *Oportunidades e ameaças para a AML*
  - *Ganho ibérico: especialização entre grandes áreas metropolitanas que permanecerão polifuncionais (Lisboa / Madrid / Barcelona)*
  - *Lisboa reforça papel de principal metrópole europeia da fachada Atlântica e funções associadas*
  - *Articulação do projecto AV com o NAL: aumento da área de “catchment” para Norte (modelo unipolar) e maior complementaridade com Barajas*
  - *Possível perda relativa em algumas funções (Madrid como um dos grandes centros financeiros da Europa)*





# *Resumindo:*

- *Ganhos globais (ibéricos) relevantes mas provavelmente não decisivos para a competitividade*
- *Recursos financeiros muito significativos, “crowding out” de outros projectos a financiar pelo QREN e pelo OE*
- *Consagração da “litoralização” do modelo territorial*
- *Reforço da tendência para modelo bipolar ou, mesmo, unipolar*
- *Porto – Vigo com solução integral maximiza benefícios para AMP e reforça modelo bipolar*
- *Lisboa reforça posição como grande metrópole europeia da fachada atlântica*
- *Projectos subsequentes (Aveiro – Salamanca e Évora – Faro) poderão ser “vítimas” de irreversibilidades*

