



FERROVIA, BITOLA EUROPEIA E COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS

Ordem dos Engenheiros, 14 de Setembro de 2023

LUÍS MIRA AMARAL

Engenheiro Electrotécnico (IST) e Economista(MSc NOVASBE)

Conteúdos

1. A INTERNACIONALIZAÇÃO DA ECONOMIA PORTUGUESA
2. O PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL



A INTERNACIONALIZAÇÃO DA ECONOMIA PORTUGUESA

É vital para a nossa competitividade

Os períodos em que a economia portuguesa mais cresceu foram

- adesão à EFTA ainda no antigo regime
- adesão à então CEE, actual UE, em 1986



Exportação

Na época da Troika as exportações passaram de **27% p/43%** do PIB e recentemente atingiram os **50% do PIB**

Valores ainda insuficiente para evitarmos crises na nossa balança externa

A comparação com outras economias da nossa dimensão e com pendor exportador aponta para um rácio de exportações sobre o PIB entre 70 e 80%

A INTERNACIONALIZAÇÃO DA ECONOMIA PORTUGUESA



São muito importantes não só as trocas comerciais com a UE mas também o IDE comunitário para o investimento industrial pesado em Portugal com empregos tecnicamente exigentes e bem pagos na indústria, por comparação com outros sectores com muito menor valor acrescentado.



70% do comércio externo de Portugal é com a UE, sendo 80% por via rodoviária, e apenas cerca de 14% por via marítima.

Os fluxos de exportação e importação de Portugal com a Espanha e com a restante UE representavam em 2022 em valor(€) respectivamente 29.5% e 40.5% do comércio externo português.

Se bem que a Espanha seja o nosso principal parceiro, não podemos menosprezar os outros países da UE e será neles que reside o maior potencial para o crescimento das exportações portuguesas.

Isto mostra quão afastados de uma perspectiva dinâmica a longo prazo para as nossas exportações estão aqueles que apenas pensam no mercado ibérico em termos logísticos e de transporte das nossas exportações com o argumento que Espanha é o nosso maior cliente e o resto da UE não interessa!

A INTERNACIONALIZAÇÃO DA ECONOMIA PORTUGUESA

O modelo actual de trocas comerciais c/ UE, baseado no transporte rodoviário de mercadorias nas médias e longas distâncias (+300 km), está esgotado por constrangimentos ambientais e energéticos .

As políticas da UE definem como objetivo transferir 50% do tráfego rodoviário de mercadorias de média e longa distância para o ferroviário e marítimo até 2050

A via marítima não é alternativa para muitos sectores de actividade por falta de frequência e tempo de trânsito, como mostra um inquerito que fizemos no Conselho da Indústria da CIP, conduzido pelo Prof. Mario Lopes

A INTERNACIONALIZAÇÃO DA ECONOMIA PORTUGUESA

- É fundamental dispor de uma ferrovia competitiva para o transporte de mercadorias de Portugal para o centro da Europa. Caso contrário, as exportações perderão competitividade, fica em causa a capacidade de atração e fixação do investimento industrial pesado, e caminharemos para o isolamento em relação aos mercados da UE, além de criarmos uma dependência excessiva de Espanha.
- **Menor competitividade** significa menos capacidade das empresas para pagar salários mais elevados, menor capacidade das empresas e trabalhadores para pagar impostos e contribuições para a SS (recursos para financiar as pensões e o Estado Social)



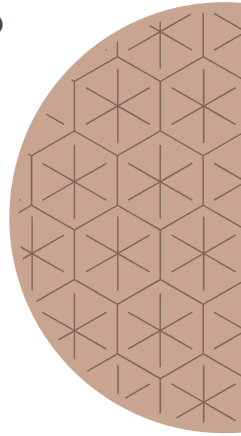
O PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL



- O Plano Ferroviário Nacional(PFN) propõe em bitola ibérica a ligação a alta velocidade Lisboa–Porto e ligações entre as principais cidades para passageiros c/ tempos de percurso e frequências que tornem o comboio competitivo com o automóvel e no Lisboa–Porto também o avião ,o que faz sentido num contexto de descarbonização.
- Mas não se compreende que esqueça as ligações ferroviárias à Europa em bitola europeia para o transporte das nossas exportações .
- Defendemos um projecto de nova rede de alta velocidade/ velocidade elevada em bitola europeia possibilitando as ligações à Europa via Espanha , apta para tráfego misto e integrada com os outros modos de transporte: os aeroportos para o tráfego de passageiros e com os portos para as mercadorias.

O PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL

- Estão em causa duas ligações a Espanha em bitola europeia, a Norte a de Aveiro–Vilar Formoso e a Sul a de Sines–Lisboa–Poceirão–Caia, sendo a do Norte de grande importância para as nossas exportações e a do Sul de interesse para Espanha por permitir a alta velocidade para passageiros na viagem Lisboa–Madrid. São ambas para tráfego misto em via dupla permitindo comboios quer de passageiros a alta velocidade quer de mercadorias, estas a velocidades mais baixas.
- Será necessário um acordo com Espanha mas é espantoso que isso já exista para uma nova interligação gasista com Espanha que permite exportar para a Europa o hidrogénio verde que ainda não produzimos, só há ainda projetos piloto, enquanto que no que toca às exportações que já existem o governo não procura um acordo!

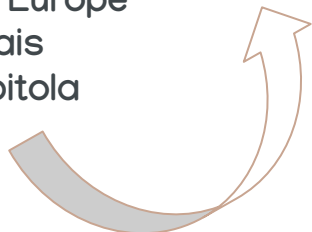


O PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL



O PFN quer começar linhas de tráfego internacional em vias únicas de bitola ibérica, não se percebendo como é que com via única se poderá depois passar para a bitola europeia sem parar o tráfego e arriscar-se, ao insistir na bitola ibérica ,Lisboa–Porto inclusivé, a perder os fundos do Connecting Europe Facility–2 para o periodo 2021–2027, os quais financiam 70% do investimento mas só em bitola europeia.

O PFN é pois centrado no mercado doméstico e no transporte de passageiros , esquecendo as mercadorias e a competitividade as nossas exportações.



O PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL

- A essência deste projecto ferroviário não pode ser apenas técnica, embora tenha que ter suporte técnico.
- A ferrovia deverá ser um instrumento ao serviço duma estratégia de política económica fortemente ligada ao desenvolvimento de Portugal e à maior internacionalização da nossa economia.

ESTE PFN NÃO É UM ERRO FERROVIÁRIO, É ANTES UM CRASSO ERRO ECONÓMICO, CONSUBSTANCIADO NUMA VISÃO CHOCANTEMENTE DOMÉSTICA DA NOSSA ECONOMIA ESQUECENDO A NECESSIDADE DUMA LOGÍSTICA EFICIENTE QUE PERMITA A UM PAIS FISICAMENTE PERIFÉRICO EM RELAÇÃO AO CENTRO DA EUROPA TORNAR COMPETITIVO O TRANSPORTE DE MERCADORIAS PARA OS MERCADOS EUROPEUS

O PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL

ESTÁ EM CAUSA:

– A COMPETITIVIDADE DAS NOSSAS EXPORTAÇÕES:

– A ATRAÇÃO DE IDE NA INDÚSTRIA PESADA. Espanha já com 4000 km de linhas de bitola europeia recebeu em 2022 IDE industrial da ordem de €30000 milhões

– A NOSSA VIABILIDADE ECONÓMICA COMO PAÍS DA ZONA EURO INTEGRADO NA EUROPA E NA ECONOMIA GLOBAL!





Obrigado