

XX CONGRESSO NACIONAL DA ORDEM DOS ENGENHEIROS

DIA 17 DE OUTUBRO DE 2014

Mesa Redonda: Infraestruturas para os Transportes no Portugal 2020

Relator: Jorge Zúniga de Almeida Santo

RELATO

Esta sessão, organizada pelos Colégios de Engenharia Civil e de Engenharia Mecânica e pela Especialização em Transportes e Vias de Comunicação, integra-se no tema central do Congresso: "Engenharia 2020 – Uma Estratégia para Portugal", numa altura em que se inicia um novo ciclo de aplicação dos fundos europeus estruturais e de investimento, no quadro dos objectivos da União Europeia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo e da promoção da coesão económica, social e territorial.

A «Estratégia Europa 2020» representa os princípios a que devem estar subordinadas as políticas públicas de desenvolvimento económico, espelhados no Acordo de Parceria que Portugal assinou com a Comissão Europeia, para o qual foram destinados 26 mil milhões de euros na totalidade.

No nosso País foram priorizados os projectos de articulação com o sector produtivo, na perspectiva da intermodalidade rodovia - ferrovia – portos e com especial enfoque nas mercadorias. Contudo, seria desejável a existência de um Instrumento Sectorial de Planeamento Estratégico Integrado, para um período de médio prazo (10 a 15 anos), aceite pela sociedade e respeitado pelos ciclos políticos que sucessivamente vão assumindo o poder na sua vigência.

Além disso, é inegável o papel relevante da Engenharia em todos os domínios da mitigação de riscos naturais ou outros em infraestruturas, mas o conhecimento do histórico através da natural “passagem de testemunho” entre gerações de

engenheiros desempenha também um papel indispensável na eficiência do seu desempenho.

A Engenharia Nacional tem um campo de acção e conhecimento insubstituível também em análise custo-benefício, devendo qualquer opção séria de investimentos ser previamente fundamentada nesse tipo de análise comparativa, numa abordagem multidisciplinar nas áreas técnica, financeira, ambiental, ordenamento do território e transportes, mas nunca depois da decisão tomada.

Foram apresentadas algumas medidas que suavizem, durante o período de ajustamento do sector produtivo, os seus efeitos negativos nos sectores mais vulneráveis.

Estradas

Um sistema de transportes rodoviários humanizado terá metas qualitativas e quantitativas que visem a redução do número de vítimas nas nossas estradas, tornando Portugal num dos 10 melhores países nos índices de sinistralidade, com 62 Mortos/10⁶ habitantes já para 2015.

A insustentabilidade e instabilidade do modelo de financiamento do sector rodoviário português tornam esta equação ainda mais complexa.

A credibilidade e qualidade da engenharia em Portugal tornam o papel técnico fundamental no suporte da decisão política, e têm possibilitado também a redução da sinistralidade nas nossas estradas.

Apesar do sector rodoviário ter sido objecto de uma enorme extensão da rede nas duas últimas décadas do Século XX, pela implementação do Plano Rodoviário Nacional, há que avaliar, até que ponto está assegurado o desenvolvimento e manutenção dessas infraestruturas rodoviárias de transportes de forma coerente com os objectivos sociais e de relançamento da economia que hoje se pretendem para o País, e em que medida estão também asseguradas, a sua adequada intermodalidade e interoperabilidade e as necessárias condições de financiamento previstas para a sua sustentabilidade.

Caminhos de Ferro

As decisões políticas de modernização e de expansão da rede nacional de infraestruturas ferroviárias e que são objecto de um consequente Programa de Investimentos, deverão ser naturalmente suportadas em racionais de rigor técnico e económico, de modo a reduzir os riscos de os recursos aplicados se converterem em desperdícios de longo prazo, com os consequentes custos para as futuras gerações.

Será nestes termos pertinente fazer uma chamada de atenção para algumas destas orientações, que devem ser consideradas no caso vertente dos projectos ferroviários identificados e priorizados no PETI 2014-2020, comparando-as com outras ausentes do Programa (custos de oportunidade), no intuito de salvaguardar ganhos sociais e económicos dos recursos, no quadro de grande rigor orçamental que se desenha nos próximos anos.

Não é de todo suficiente o investimento voluntarista na rede ferroviária para alavancar, só por si, o potencial económico. Será necessária a conjugação de complementaridades de outra natureza que possam conduzir a sinergias adequadas aos objectivos de desenvolvimento pretendidos.

Será prudente que as opções e prioridades de expansão/modernização da rede ferroviária, numa óptica de eficiência de aplicação dos recursos, sigam um processo de uma cuidada avaliação das características próprias de desempenho económico do modo, e da sua adequação à natureza dos mercados, que resultam basicamente das densidades populacionais, dos padrões económicos e dos fluxos produção/consumo.

As prioridades até 2020 deveriam concentrar-se nas componentes da rede mais solicitadas e pressionadas economicamente a saber:

- Áreas metropolitanas de Lisboa e Porto;
- Ligações interurbanas com procura adicional evidenciada;
- Corredores logísticos internacionais de ligação marítima/portuária aos hinterlands continentais de longa distância.

Portos

Na eficiência portuária o contributo da engenharia é também de largo espectro, cobrindo áreas desde a concepção de infraestruturas e equipamentos, minimização de

impactes ambientais, até à concepção e produção de aplicações informáticas que permitam agilizar processos documentais associados á movimentação de mercadorias. Em suma, verifica-se que o contributo multidisciplinar da Engenharia nas Infraestruturas para os Transportes no Portugal 2020, abrange praticamente todas as especialidades hoje existentes e continuará a desempenhar esse papel insubstituível para o desenvolvimento da sociedade, concebendo e criando as melhores e mais modernas soluções científicas e técnicas.