



As infraestruturas enquanto fatores de atratividade do investimento

Carlos Matias Ramos

Em Portugal, não tem existido uma lógica de continuidade, nem de estabilidade, nas políticas

A publicação, em junho de 2015, da lista de projetos de interesse comum selecionados no âmbito da Connecting Europe Facility (CEF) e elegíveis em Portugal para receber assistência financeira da União Europeia (UE), é bem elucidativa da forma como têm sido desenvolvidos os processos de decisão no país em relação a um dos vetores fundamentais para a valorização da atratividade do investimento: a conectividade física relativa aos transportes.

Da análise dessa lista pode inferir-se que, para todos os projetos prioritários elencados no PETI3+, foi atribuída a Portugal a verba total de 145 milhões de euros, contemplando apenas cinco projetos, sendo a grande parte desta verba destinada a estudos. Salienta-se que esta verba contempla a ligação Évora-Caia, com o valor de 129,3 milhões de euros, que consome a quase totalidade das verbas disponibilizadas. Este valor de 145 milhões de euros corresponde a cerca de 4% do que o país necessitará de receber para satisfazer as necessidades elencadas nos projetos constantes do PETI3+.

A UE é o maior bloco comercial do mundo. Daí se perceber as razões pelas quais a conectividade física constitui uma das suas grandes prioridades e foco estratégico, estimando-se que cerca de 80% das importações e exportações dos países que a integram é dependente do

transporte marítimo. Daí se perceber, de igual modo, a relevância atribuída pela UE às designadas “autoestradas do mar”, uma prioridade horizontal da “Connecting Europe Facility” (CEF), no sentido de promover a eficiência, a viabilidade e a atratividade do transporte marítimo na lógica de integração na cadeia geral de transportes.

A rede de transportes assume, como facilmente se compreende, também particular relevância para Portugal, numa perspetiva de valorização das oportunidades logísticas associadas à fachada atlântica do país, que deve ser aproveitada como porta de entrada e saída de mercadorias de e para a Europa, considerando que os portos não são um “fim” em si mesmos, mas elos de ligação entre modos de transporte diferentes, incluindo o transporte marítimo de curta distância.

Surge, assim, como determinante para a conectividade a existência de um plano estratégico, tecnicamente sustentado, que tenha por objetivo a definição criteriosa de prioridades que mobilizem e otimizem as capacidades de exportação das empresas instaladas no país, potenciando a melhoria da sua capacidade competitiva e a atratividade para o investimento.

A história recente evidencia, no entanto, que decisões e orientações sobre o que fazer, no domínio das políticas de transportes, com impactos temporais e que se espera duradouras, são sempre identificadas como “pertença” de uma legislatura determinada e objeto de contestação e alteração pela seguinte. Não tem existido uma lógica de continuidade, fundamental para a concretização de qualquer plano estratégico, e nem estabilidade nas políticas, fator decisivo para atrair investimento de qualidade externo e estimular o interno.

Não se compreende, por isso, a forma como têm sido estabelecidos e divulgados planos e decisões políticas, sem a devida sustentação técnica e económica e sem

garantir os necessários e obrigatórios procedimentos para minimizar os riscos de não financiamento comunitário. Riscos associados, nomeadamente, ao incumprimento da legislação ambiental nacional e comunitária aplicável e pela não incorporação, nas candidaturas, do diagnóstico de constrangimentos [analisando o nível de maturidade da



Nesta altura do quadro financeiro plurianual 2014-2020, a lista publicada revela que não foi feito o trabalho de casa



rede atual de infraestruturas, a intermodalidade com outros modos de transporte, necessidades de (des)investimento e modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade de cada setor].

Nesta altura do quadro financeiro plurianual 2014-2020, em que os projetos necessitariam de estar consolidados e resultarem de estudos técnicos e económicos rigorosos, altamente “blindados” a inconformidades, de modo a sustentarem as candidaturas elegíveis, a lista publicada revela que, em antecipação, não foi feito o trabalho de casa.

A recente decisão política referente à localização do porto no Barreiro constitui um exemplo paradigmático desta situação, desprezando os necessários e indispensáveis estudos que devem antecipar essa decisão. O “porque sim”, pelos vistos, não tem valor além-fronteiras.

Bastonário da Ordem dos Engenheiros