

Joaquim Polido - Presidente da Direção da ADFERSIT

"O que o País necessita é de soluções"

10º

Congresso Nacional da ADFERSIT

29 e 30
Março

Lisboa - Pq. Nações
Centro de Reuniões da Fil

A ADFERSIT vai realizar o seu 10º Congresso Nacional nos dias 29 e 30 de março, em Lisboa. Subordinado ao tema "Transportes e Sustentabilidade", pretende ser local de discussão e de procura de soluções para o setor e para a economia do País. Em entrevista à *Transportes em Revista*, Joaquim Polido, presidente da Direção da ADFERSIT, apresentou as linhas orientadoras do debate.

Transportes em Revista – O que levou a organização a subordinar os trabalhos ao tema "Transportes e Sustentabilidade"?

Joaquim Polido – Um congresso sobre os transportes, com a transversalidade que este pretende ter e no momento atual teria, obrigatoriamente, de falar nas soluções mais adequadas e, necessariamente, na sustentabilidade dessas soluções. Os diagnósticos estão feitos. O que o País necessita é de soluções, de um sistema de transportes que sirva a mobilidade das pessoas e a movimentação das cargas, em suma, que sirva e ajude a economia do País a crescer.

O congresso da ADFERSIT, até pela força e tradição que encerra, tem de ser o espaço em que os especialistas e os não especialistas se encon-

tram, discutindo e aprofundando ideias, e onde os decisores políticos podem recolher elementos que os ajudem a tomar as melhores decisões.

Por tudo isto, parece-me muito feliz e oportuno o tema do congresso: "Transportes e Sustentabilidade".

TR – Na área do transporte de mercadorias, que temas poderão suscitar mais interesse e quais serão os principais intervenientes?

JP – O transporte de mercadorias, sobretudo para o hinterland português, ibérico e europeu, tem assentado, nas últimas décadas, em cerca de 90 por cento, no modo rodoviário. Ora este modo de transporte não é adequado, nem sustentável, para longas distâncias e grandes cargas. À medida que as restrições à circulação e os

preços dos combustíveis aumentam, o transporte vai ficando cada vez mais oneroso. Os operadores de transportes vão ter, por isso, de olhar cada vez mais para soluções integradas e menos para os modos de transporte “per si”. O que os carregadores querem é transportar as suas cargas ao mais baixo custo possível, até para que o factor transporte não retire competitividade às exportações. Neste contexto, uma reflexão profunda e clarificadora sobre a melhor articulação dos diferentes modos, rodoviário, ferroviário, marítimo - portuário e aéreo é absolutamente necessária.

Não quero particularizar nem individualizar as personalidades que estarão presentes, até porque algumas ainda não confirmaram a presença e podem ter dificuldades de última hora em fazê-lo. Mas vamos, necessariamente, ter players relevantes dos transportadores e dos carregadores, que com o seu saber e experiência irão dar um contributo relevante para se encontrarem as respostas mais adequadas para estas questões.

TR – O que levou a ADFERSIT a apostar no tema da “Sustentabilidade do Investimento no Transporte Ferroviário”?

JP – Um sistema de transportes que não integre uma malha ferroviária robusta e adequada é, por várias razões, nomeadamente energéticas, ambientais e de congestionamento de tráfego, um sistema desadequado.

A malha ferroviária portuguesa está hoje diminuída, em cerca de 50 por cento, face à que existia há vinte anos, por encerramento de muitos troços (em particular os de via estreita e os localizados no Alentejo e Beiras). Grande parte da rede vem do século XIX e está hoje desadequada face à realidade demográfica e económica do século XXI. Por outro lado, os investimentos ferroviários, sobretudo nas infraestruturas, são muito elevados e devem ser pensados em função de um modelo de desenvolvimento para o País e do papel estratégico que os transportes devem ter nesse modelo de desenvolvimento. Ora, Portugal, para além de ter uma rede obsoleta, em grande parte tem, também, uma bitola diferente do resto da Europa além-Pireneus, o que faz com que o transporte de mercadorias por caminho de ferro para além de Espanha tenha sido, ao longo dos tempos, igual a zero. Tudo isto nos obriga a pensar profundamente sobre o que fazer em termos de investimentos no modo ferroviário, sobretudo numa altura em que o dinheiro escasseia e em que a articulação com Espanha é, neste caso, absolutamente ne-

cessária, já que o nosso acesso ferroviário à Europa só se pode fazer através daquele País. Portugal necessita, sem qualquer dúvida, de uma malha ferroviária que, para além de nos servir internamente, nos permita a ligação à Europa; e é num momento difícil como o que atravessamos que devemos pensar o futuro e agir.

O próximo quadro de apoio (2014 a 2020) prevê o financiamento a fundo perdido de eixos ferroviários prioritários para a Europa, que podem ir até 85 por cento do seu custo. Ora Portugal não pode perder a oportunidade de ficar com novas infraestruturas ferroviárias totalmente interoperáveis e ter, dessa forma, acesso mais fácil e económico (sobretudo para a carga) a toda a Europa. Tudo isto tem de ser bem estudado e debatido e o congresso é, espero, o espaço onde esse debate se pode aprofundar, dando um bom contributo para as decisões que o País deve tomar.

TR – Como poderá o modo ferroviário aumentar a sua quota de mercado no transporte de mercadorias em Portugal?

JP – Com as atuais infraestruturas, a dimensão da rede e o condicionamento na circulação dos comboios, o modo ferroviário tem muito poucas possibilidades de ter um aumento significativo no transporte de mercadorias em Portugal. O comboio precisa de ter duas condições básicas para ter verdadeira utilidade num sistema de transportes: distância a percorrer e volume de carga. O País tem pouco destas duas condições.

TR – Que papel poderão desempenhar as plataformas portuárias no quadro dos sistemas integrados de transportes?

JP – Nos últimos anos, muito e bom trabalho foi realizado nos portos portugueses. Os nossos portos estão hoje mais competitivos e melhora-

ram muito a sua operacionalidade. Há também a expectativa por parte de algumas pessoas, de outras nem tanto, que o alargamento do canal do Panamá contribua para o aumento da atividade dos nossos portos, em particular do porto de Sines. Em qualquer caso, para poderem melhorar o seu desempenho, têm necessariamente de ter bons acessos rodoviários mas, também, por ferrovia, que lhes permitam alargar o seu hinterland.

TR – O Ministério da Economia e do Emprego anunciou a criação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes. Que funções deverá assumir para se tornar num verdadeiro regulador na área dos transportes de mercadorias?

JP – O congresso vai ter um espaço onde a questão da regulação vai ser abordada. É uma área que a generalidade dos players percebe que tem de ter alguma robustez, para que as soluções que hoje estão em discussão, como a contratualização, a concessão, a privatização, etc..., não descambem noutro drama nacional. Por norma, quando se fala de regulação e de reguladores, as pessoas focam-se muito nas questões jurídicas e económicas, que são naturalmente importantes, mas não são únicas... E esquecem a regulação técnica, que, pelo facto de ser menos conhecida dos não especialistas, acaba por ser menos discutida no espaço público. Mas esta é uma área muito relevante, já que implica, entre outros aspetos, a questão da segurança do transporte das pessoas e da carga. Será certamente um assunto que não se vai esgotar no congresso e que a ADFERSIT irá voltar a abordar em ações subsequentes, porque o assunto, em qualquer uma das suas três componentes (jurídica, económica e técnica) é muito relevante para o sistema no seu todo e deve ser, também, profundamente debatido pelo País.

