



PRESIDENTE DA CÂMARA DE VISEU DIZ QUE “O PAÍS REAL, INDUSTRIAL, EXPORTADOR E EMPREENDEDOR, PRECISA DE BOAS DECISÕES”

“Linha ferroviária Sines-Caia isoladamente não serve o país exportador”

Os autarcas, as associações empresariais do Norte e Centro e as respetivas comunidades portuárias exigem que o Governo privilegie a modernização da ferrovia entre Aveiro e Vilar Formoso para o transporte internacional de mercadorias. E que use os fundos disponíveis do novo quadro comunitário Portugal 2020 para financiar esse projeto. Em entrevista à “Vida Económica”, António Almeida Henriques, presidente da Câmara de Viseu e um dos autarcas envolvidos numa reunião conjunta realizada há uma semana em Santa Maria da Feira, frisa que a linha Sines-Caia – a única cuja construção está assegurada até ao momento – “por si só, não serve o país exportador nem a coesão nacional”. E alerta que o Governo “está ainda a tempo de se colocar do lado da decisão certa”.

TERESA SILVEIRA
teresasilveira@vidaeconomica.pt

Vida Económica - No encontro de Santa Maria da Feira entre autarcas, associações empresariais e comunidades portuárias reiteraram o interesse nacional dos corredores ferroviários Aveiro-Salamanca e Sines-Caia. Eles estão em risco de não serem concretizados?

António Almeida Henriques - O Governo está ainda a tempo de se colocar do lado da decisão certa. É essa a única motivação da convergência das regiões do Centro-Norte. Neste momento, o único corredor ferroviário cuja construção está assegurada é a sul do país, a linha Sines-Caia. Essa solução, por si só, isoladamente, não serve o país exportador, nem serve a coesão nacional. É manca, insuficiente e gera



“Portugal não pode perder mais esta oportunidade de financiamento europeu para ter um sistema de transportes ferroviário moderno e competitivo, ligado à rede europeia”, frisa António Almeida Henriques.

novos desequilíbrios regionais. Daí a prioridade que atribuímos ao corredor ferroviário Aveiro-Salamanca. Estes investimentos estruturantes têm de representar ganhos claros de coesão e de competitividade para o país. As regiões do Centro-Norte representam 56% das exportações nacionais e têm um ‘superavit’ comercial de 7000 milhões de euros. No eixo da A25, no corredor Aveiro-Viseu-Guarda, exportam-se 90%

das mercadorias para a Europa. Precisamos de mais argumentos?

VE – E estes dois corredores ferroviários são sustentáveis, do ponto de vista financeiro?

AAH - Conheço melhor os argumentos económicos e os fundamentos técnicos que sustentam o corredor Aveiro-Salamanca. Os estudos desenvolvidos pelas associações empresariais das regiões do

Centro-Norte, com o apoio das comissões de coordenação e desenvolvimento regional, são objetivos e evidenciam a sustentabilidade da exploração desta linha. A sustentabilidade financeira e o impacto económico. Este é um investimento positivo, que puxa pelo desempenho das economias industriais exportadoras, que se concentram em grande escala nestas duas regiões, e que melhora a nossa acessibilidade aos mercados do centro da Europa, a menores custos, em menos tempo e com maior potencial logístico. A reabilitação da linha da Beira Alta não é uma resposta suficiente e tecnicamente viável para as necessidades e o potencial das regiões Centro-Norte. Há limitações de pendência que, na prática, inviabilizam um desempenho da linha à altura das necessidades do país exportador.

VE – Como sabe, há quem diga que não é possível a existência das duas bitolas (europeia e ibérica) naqueles dois corredores ferroviários. Do ponto de vista técnico, isto é viável?

AAH - As questões de ordem técnica devem ser entregues aos técnicos e é importante que os estudos sejam realizados. Não temos, aliás, muito tempo. Necessitamos de ter as questões técnicas escalpelizadas para estimar custos, tomar opções, lançar concursos e executar. Portugal não pode perder mais esta oportunidade de financiamento europeu para ter um sistema de transportes

ferroviário moderno e competitivo, ligado à rede europeia. As questões técnicas devem, todavia, estar subordinadas a objetivos políticos. E a bitola europeia é a solução que interessa mais assegurar. As redes ferroviárias ibéricas convencionais não são competitivas com a rodovia no transporte de mercadorias, devido às limitações que impõem na circulação, peso e comprimento dos comboios. O transporte ferroviário torna-se mais competitivo se não existirem obstáculos à livre circulação de comboios. Os desafios de interoperabilidade têm de ser considerados e vencidos no projeto.

VE - E quanto ao financiamento da operação? Qual é a percentagem financiada pelo Portugal 2020 e qual é a componente nacional?

AAH - O financiamento destes investimentos, aqui ou noutra parte da Europa, terá de ser garantido num mix de soluções nacionais e comunitárias: não haverá uma fonte única. O apoio comunitário no Portugal 2020 será mais vantajoso do que o acesso a outros instrumentos comunitários, geridos diretamente por Bruxelas, podendo chegar próximo da taxa mais elevada, na casa dos 85%. Temos previstos no Fundo de Coesão do Portugal 2020 cerca de 1500 milhões de euros para este domínio de investimento e já garantidos outros 550 milhões no Connecting Europe Facility, mas há margem para concorrer a mais fundos deste instrumento. A taxa de financiamento é que poderá ser substancialmente menor.

VE - Apelaram a semana passada para que o Governo, “em diálogo com todas as partes interessadas, encontre uma saída, antes do fim do ano”. Que garantias têm do secretário de Estado dos Transportes?

AAH - As regiões do Centro-Norte têm insistido em defender as suas posições mas, sobretudo, em construir pontes positivas com o Governo que permitam tomar as decisões mais certas para a competitividade e a coesão nacionais. Temos beneficiado de um canal aberto do Governo e de um diálogo constante com o secretário de Estado dos Transportes. Faço votos para que esta disponibilidade seja uma escuta ativa e que este diálogo produza bons frutos. O país real, industrial, exportador e empreendedor, precisa de boas decisões.

O novo QREN deve avançar rapidamente

“É fundamental para o país que o novo QREN avance rapidamente e contratualize apoios ainda em 2014”, afirma António Almeida Henriques nesta entrevista à “Vida Económica”. É é-o “em particular para as empresas que querem inovar e explorar novos mercados mas, também, para o apoio à criação de emprego e à formação profissional e para os municípios que têm na calha importantes investimentos de regeneração urbana, desenvolvimento económico, eficiência energética e fomento cultural”, como diz ser o caso de Viseu.

Questionado sobre como avalia o andamento do processo quanto à negociação do Acordo de Parceria 2014-2020 e se considera que Portugal tem pressionado a Comissão Europeia no sentido de acelerar ou se deveria fazer mais, o autarca de Viseu é peremptório: “quero acreditar no bom trabalho do Governo e confio na capacidade da diplomacia portuguesa em Bruxelas, que aliás conheço muito bem”.

Reconhece, em todo o caso, que “a montagem de um quadro comunitário de apoio é muito exigente e vai além dos aspetos negociais em Bruxelas”, pois há “toda uma máquina para montar, programas para operacionalizar, regulamentos e sistemas para adotar”. E, para António Almeida Henriques, “o silêncio que tem marcado os últimos meses começa a gerar dúvidas sobre o tempo em que os primeiros financiamentos serão lançados a concurso”. Para ex-secretário de Estado do Desenvolvimento Regional, “é fundamental não perder mais tempo e garantir um novo QREN mais simples, mais operacional e que seja conhecido pelas empresas e pela sociedade portuguesa”. E, na sua opinião, este “desconhecimento sobre os instrumentos e os ‘timings’ não é positivo”.