

As infra-estruturas numa economia nova

por Rui Rodrigues

In *Público* (Lisboa), 8-11-2010

As actuais limitações financeiras que Portugal atravessa vão condicionar fortemente, no futuro, os investimentos em infra-estruturas.

No ano de 2011, o objectivo a atingir pelo país é evitar que o défice não exceda os 4,6% do PIB, o que vai obrigar a um grande esforço de toda a nossa economia. A médio e a longo prazo, o maior problema serão as elevadas taxas de juro que Portugal está a pagar. No início de Novembro de 2010, a taxa de juro já atingia os 6,5%. Fazendo as contas, para um prazo de 10 anos, fica-se com uma ideia mais clara das consequências económicas que daí resultam. Assim, mesmo que a taxa de juro seja só de 6%, ao fim de 10 anos atingirá um valor de 1,06 elevado a 10, que provoca um aumento de quase 80%. Significa isto que, por cada mil milhões de Euros emprestados, em 10 anos a verba a pagar será de 1800 milhões de Euros. Com 7%, o aumento será de quase 100%, mais precisamente de 97%.

Portugal já está fortemente endividado e, em 2010, o Governo tem aumentado a dívida externa numa média mensal de 2 mil milhões de Euros. Para se ter uma boa imagem deste montante poderemos dizer que corresponde quase ao custo de duas Pontes Vasco da Gama. Por ano, serão 24 mil milhões de Euros o que equivale a quase 24 Pontes Vasco da Gama. Em 2011, só em juros, serão pagos perto de 6,5 mil milhões de Euros, ou seja, cerca de 6,5 Pontes Vasco da Gama.

Esta é uma situação insustentável que vai obrigar a parar a maioria dos investimentos nas Parcerias Público Privadas (PPP) e concessões na rodovia, ferrovia, hospitais, barragens, saneamento, resíduos e água. A soma total poderá atingir mais de 50 mil milhões de Euros, o que o país não pode suportar. Como a maior parte do capital terá que ser obtido através de empréstimos no estrangeiro, e devido ao elevado valor dos juros quase todos os projectos deixam de ter rentabilidade que justifique o investimento. Existe um ditado popular que diz “os juros comem todos os dias connosco à mesa”. Esta frase dá uma boa imagem do problema que estes originam.

A forma mais segura deveria passar por investir de acordo com o rendimento disponível e evitar crescimento baseado no endividamento.

DEFINIR PRIORIDADES

Os únicos investimentos em infra-estruturas, em que se deveria apostar, seriam aqueles que poderiam tornar a economia mais competitiva e que possibilitassem o aumento das exportações, tais como numa nova rede ferroviária de bitola europeia e nos portos de mar.

Na rodovia, deveriam ser parados quase todos os investimentos, porque se trata do

modo de transporte mais caro e que mais energia consome e porque o país já tem uma rede rodoviária que serve a maioria das suas necessidades. Apesar disso, alguns dos investimentos em rodovia ainda se justificam, como sejam, a ligação da auto-estrada do Norte, A1, à Auto-estrada A8, junto a Leiria. Esta conexão permitiria aliviar fortemente o tráfego na A1. Outro investimento importante, e que está a ser finalizado, é a ligação do porto de Setúbal à A2.

No caso das barragens, a melhor opção é investir no aumento da potência das que já existem, e onde o impacto ambiental é nulo, em vez de gastar milhares de milhões de Euros em novas construções. Um bom exemplo disso é comparar o reforço da potência da barragem que já existe no Picote (246MW), no Douro Internacional, e que vai produzir mais energia eléctrica que a nova barragem do Sabor (170MW), tendo esta um custo de 500 milhões de Euros e que vai ter um enorme impacto ambiental, pois vai aniquilar um rio.

Convém recordar que já existem 165 barragens e que as mais rentáveis já estão construídas. As 10 novas projectadas só irão aumentar a produção de energia eléctrica, no máximo, em 3%.

Relativamente ao Novo Aeroporto de Lisboa, a sua construção não é prioritária nem urgente, porque a Portela está ainda longe da saturação. O mais importante, sem dúvida, é reestruturar a TAP para a tornar uma empresa mais competitiva.

As PPP para novos Hospitais, saneamento e resíduos e água terão que ser adiadas e renegociadas, caso a caso. Dos quatro modos de transporte: Ferrovia, Marítimo, Aéreo e Rodoviário, os dois primeiros são os que se encontram num maior atraso e, dado o elevado custo do preço do petróleo, seriam aqueles em que deveriam ser investidas as verbas disponíveis, pois os custos externos em Euros, por 1000 quilómetros, são várias vezes inferiores ao modo rodoviário.

A globalização não é possível sem o transporte marítimo e o desenvolvimento das actividades, ligadas a este sector e aos portos, e investir nesta área será sempre uma boa aposta, dadas as condições da costa portuguesa e da nossa Zona Económica Exclusiva. Para que haja uma perfeita interligação entre os diferentes modos de transporte, de forma a combinar as suas vantagens, permitindo reduzir os custos e o consumo de energia, estes devem funcionar como peças de um puzzle, que se encaixam harmoniosamente, sem qualquer processo de rotura. Esta melhoria de interligação das diferentes redes seria uma maneira de permitir a ligação mais directa dos nossos centros de produção aos grandes centros de consumo da Europa, o que poderia criar condições para induzir ao investimento e criação de postos de trabalho.

O elo de ligação que falta ao sistema de transportes integrado português é a futura rede ferroviária de bitola europeia.

Poder-se-á também colocar a opção de adiar, ou nada investir nesta rede, mas quem reflectir sobre as prováveis consequências económicas resultantes, verificará que Portugal ficará ainda mais dependente do modo rodoviário, que brevemente terá custos acrescidos, devido ao previsível aumento dos combustíveis, bem como à provável introdução de novas portagens em vários países europeus.

Dadas as limitações financeiras, anteriormente referidas, o mais adequado seria ligar os portos de Sines e Setúbal à nova rede ferroviária, através do troço Badajoz-Pinhal Novo, adiando a 3ª travessia do Tejo e preparando a ligação do Norte do país, através do troço Aveiro-Salamanca à UE. Mais tarde, seria construído o novo Eixo-Norte-Sul quando for possível.

Rui Rodrigues

Email: rodrigues.5@netcabo.pt
internet: www.maquinistas.org