

Infra-estruturas uma política para o século XXI

Mário Lino

Ministro da Obras Públicas, Transportes e Comunicações

1 A política de transportes do Governo assenta num conjunto de pressupostos e objectivos fundamentais.

Assim, há que ter plena consciência de que a mobilidade constitui um dos traços essenciais da dinâmica das sociedades actuais, em particular das mais desenvolvidas mobilidade relativamente ao local de residência, de estudo e de trabalho; mobilidade relativamente ao exercício e fruição das actividades de turismo, de cultura, de desporto, de recreio e de lazer; mobilidade relativamente ao investimento e à deslocação e transacção de bens e mercadorias, num mundo cada vez mais globalizado e interactivo; mobilidade que gera conhecimento, actividade económica, desenvolvimento social e cultural, competitividade, coesão social e territorial.

Mobilidade que se exige sustentável, implicando a opção crescente por modos de transporte mais eficientes e menos agressivos do ambiente, o que significa a adopção preferencial do transporte ferroviário e marítimo face ao transporte rodoviário, e do transporte público de passageiros e mercadorias face ao transporte particular.

É com base nesta constatação que a UE considera determinante, para o seu desenvolvimento actual e futuro, a aposta no aumento e melhoria da capacidade de resposta às crescentes exigências de mobilidade, constituindo a Política Comum de Transportes um dos pilares estratégicos desse desenvolvimento.

O Governo assume que Portugal não pode nem deve ficar à margem deste processo. Portugal tem de ter a ambição de desempenhar o papel que está ao seu alcance no quadro da UE e a nível mundial, sob pena de se remeter, inexoravelmente, à posição de zona mais marginal e deprimida da Península Ibérica. Para sustentar essa ambição, e pese embora a sua posição geográfica periférica face à UE, Portugal dispõe de vantagens competitivas importantes que importa valorizar, potenciar e aproveitar, designadamente no que se refere à sua posição na fronteira oeste atlântica da Europa, assumindo-se, à sua escala, como grande plataforma logística e importante pólo de mobilidade da Península Ibérica.

No entanto, há que reconhecer que, em termos infra-estruturais, Portugal apresenta hoje, face à vizinha Espanha e face à UE em geral, grandes insuficiências que, a não serem rapidamente ultrapassadas, impedirão irremediavelmente o seu desenvolvimento. O problema é que a superação dessas insuficiências, com os condicionamentos orçamentais actualmente existentes, demorará, no mínimo, 10 a 15 anos a ser implementada, urgindo tomar as medidas possíveis com vista a assegurar, atempadamente, essa superação.

Acresce que Portugal ainda pode dispor, durante alguns anos, de importantes apoios financeiros comunitários especificamente dirigidos à modernização e desenvolvimento das suas infra-estruturas de transportes, pelo que seria uma gravíssima irresponsabilidade negligenciar esta oportunidade, provavelmente última, para o que pode e deve ser feito nesta matéria.

2. A situação das infra-estruturas de transportes do nosso país, relativamente aos diferentes modos de transporte, não é homogénea.

No que se refere ao transporte rodoviário (considerando os projectos em curso ou programados) e ao transporte marítimo, Portugal dispõe já de infra-estruturas adequadas, pelo que o esforço principal deverá dirigir-se, essencialmente, no sentido da sua melhor gestão, da optimização da sua exploração e do aumento da sua competitividade.

Quanto ao transporte ferroviário e aéreo, a situação de Portugal relativamente às respectivas infra-estruturas impõe uma intervenção urgente e determinada.

No transporte ferroviário, a prioridade vai para a construção de modernas linhas de alta velocidade para passageiros e/ou mercadorias, de bitola europeia, que ponha Portugal no mapa das redes transeuropeias de transportes, a par da continuação da requalificação e modernização da rede convencional e da sua migração para bitola europeia.

No transporte aéreo, a prioridade vai para a construção de uma nova estrutura aeroportuária que substituirá o actual aeroporto da Portela, dado o previsível esgotamento da sua capacidade nos próximos 10 a 12 anos, como tem sido generalizadamente reconhecido, a par de melhorias nos aeroportos existentes.

Importa ainda dotar o País de plataformas logísticas, designadamente junto dos principais portos e em localizações que permitam o alargamento dos seus hinterlands, de forma a assegurar a interoperabilidade do conjunto das infra-estruturas de transportes.

Finalmente, e no que respeita ao transporte urbano, as prioridades deverão incidir no transporte colectivo e na sua intermodalidade, não só em termos infra-estruturais como de exploração, onde são necessários ganhos de eficiência, qualidade e segurança, com a minimização dos respectivos custos globais.

Estes objectivos centrais exigem uma política integrada e coerente de transportes e a tomada de decisões e medidas adequadas para poderem ser atempadamente atingidos.

É neste contexto que se inserem, não como projectos isolados, mas como projectos eminentemente essenciais e integradores, o desenvolvimento das linhas de alta velocidade Lisboa-Porto-Vigo e Lisboa-Madrid, e o novo aeroporto da Ota.

Projectos que, no quadro dos constrangimentos orçamentais existentes, e sem prejuízo do necessário rigor e avaliação no que se refere à qualidade dos investimentos a realizar, importa decidir agora, para poderem estar concluídos até 2015 e servir o País neste século XXI.