



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

**Intervenção do Ministro das Obras Públicas,
Transportes e Comunicações**

Professor Doutor António Mendonça

**Almoço-debate organizado pela
Ordem dos Economistas**

Lisboa, 1 de Fevereiro de 2010



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Integração, racionalização e “governance”

As grandes linhas de orientação que procurarei imprimir à acção do Ministério de que sou responsável e que, aliás, já estão a ser postas no terreno, podem sintetizar-se em três palavras simples: integração, racionalização e “governance”.

1. Integração

A integração, diz respeito, em primeiro lugar, à necessidade de compreender a acção do MOPTC como uma componente essencial e estrutural da política económica geral prosseguida pelo governo.

A nossa acção visa objectivos de integração e coesão do espaço económico e social, visa o levantamento de constrangimentos ao crescimento e a criação das melhores condições para a afirmação da competitividade das empresas e da atractividade económica do país no contexto actual de aceleração das dinâmicas de integração internacional das economias nacionais e de globalização.

Isto significa que a acção do MOPTC não pode estar subordinada a uma lógica isolada, que tem tendência para se auto-alimentar por inércia, mas antes, deve ter presentes os grandes objectivos para o país, as restrições existentes e a necessidade de assegurar em cada momento as melhores condições para o exercício das diferentes actividades.

Como é sabido, o país confronta-se ainda com os efeitos da mais grave crise económica internacional, desde a crise dos anos 30 do século passado e simultaneamente tem de fazer face a constrangimentos de natureza estrutural que se manifestam há mais de três décadas e que têm dificultado um pleno aproveitamento das potencialidades associadas à emergência de novas dinâmicas na integração europeia e na economia global.

Temos, assim, pela frente um enorme e duplo desafio que é o de ultrapassarmos as dificuldades conjunturais, estimulando a recuperação económica e o emprego, sem



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

descurarmos a necessidade de construir os alicerces da sustentação da economia do futuro.

Ao MOPTC, enquanto ministério que tem a seu cargo uma responsabilidade maior pela infra-estruturação económica do país, designadamente em matéria de transportes e comunicações, cabe uma particular responsabilidade na resposta a este desafio que nos é colocado, exigindo-se-lhe que actue com eficácia e eficiência, quer no plano conjuntural quer no plano do levantamento dos constrangimentos estruturais.

Neste sentido, o MOPTC assume plenamente a integração da sua política e das suas orientações no esforço mais vasto que está a ser prosseguido pelo governo, no sentido de dinamizar no imediato a actividade económica e de, simultaneamente, ao ter em carteira projectos de investimento com impactos decisivos a nível estrutural, preparar o país para as novas exigências decorrentes da recuperação económica internacional, através da melhoria das condições de competitividade e de atractividade internacional.

Compete ao MOPTC, na fase actual garantir que o país disponha de infra-estruturas modernas, tecnologicamente evoluídas, potenciadoras de inovação económica e social; simultaneamente promotoras de eficiência energética e de sustentabilidade ambiental; que promovam a integração, a coesão e a valorização do território; que reduzam os constrangimentos físicos, espaciais e comunicacionais ao investimento produtivo e à difusão do desenvolvimento; que aproximem o país dos principais mercados e centros de dinamismo económico; que valorizem o posicionamento geo-estratégico de Portugal, designadamente na sua vertente euro-atlântica.

Numa palavra, que potenciem o valor económico dos seus recursos materiais, humanos, históricos e culturais.

Em última análise, o que está em causa é assegurar as melhores condições para o aumento do leque de possibilidades de escolhas das populações e os graus de liberdade da decisão económica e empresarial.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Queremos legar às novas gerações um potencial acrescido de recursos e melhores condições para uma inserção activa nas novas dinâmicas de integração, de internacionalização e de globalização económica que se estão a afirmar.

Os efeitos do investimento público

É importante reconhecer que neste particular Portugal encontra-se numa situação particularmente favorável, tendo já em curso ou decididos um conjunto vasto de projectos e de investimentos que terão, seguramente, impactos muito significativos, não apenas na situação económica imediata do país, como também, a médio e a longo prazo.

Referimo-nos, em particular, aos projectos de modernização tecnológica da infraestrutura de comunicações, com os investimentos nas chamadas Redes de Nova Geração, aos investimentos na ampliação e requalificação do sistema rodoviário nacional, ao projecto de construção da rede ferroviária de alta velocidade (RAV) e ao projecto de construção do novo aeroporto de Lisboa (NAL).

Perspectiva de curto prazo

O impacto destes projectos, tanto tomados individualmente como em conjunto, é muito significativo, quer ao nível do emprego directo e indirecto que permitem criar, quer das actividades conexas a montante a jusante que permitem estimular e desenvolver.

Não levar a cabo a execução destes projectos seria não só desperdiçar todo o investimento que esteve na base da sua consubstanciação como ainda, e sobretudo, colocar em causa todo potencial de dinamização económica que estes projectos representam na actual situação de crise.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Numa perspectiva mais técnica, diríamos que esta é a conjuntura ideal para os pôr em execução na medida em que o efeito multiplicador sobre a economia e o emprego é maior e tem efeitos mais profundos do que teria se tivéssemos numa fase normal de expansão económica e de crescimento do emprego.

Perspectiva de médio e longo prazo: investimento, produtividade e crescimento

No que se refere aos efeitos de médio e de longo-prazo, permitam-me que me refira a um tema que tem sido objecto de alguma controvérsia e que tem a ver com um suposto efeito de *crowding out* sobre o investimento privado que estes investimentos em infra-estruturas estariam a gerar no país.

A existência de *crowding out* sobre o investimento privado, como todos sabemos, depende da magnitude dos efeitos que se verificam na taxa de juro pelo aumento da procura de recursos financeiros para investimento público (o que é difícil de avaliar) e dos efeitos que são bastante mais automáticos sobre a procura agregada.

Não se vai negar que existam dificuldades no financiamento do investimento privado na situação actual que o país e o mundo atravessam. Todavia, importa ter presente que estas dificuldades têm a ver com a própria crise e com os factores que a determinaram que, como se sabe, tiveram precisamente origem no sector financeiro.

O que não se pode afirmar é que essas dificuldades sejam originadas pelo aumento do investimento de iniciativa pública associado aos novos projectos de infra-estruturas em transportes e comunicações. A própria ortodoxia neoclássica define os momentos de crise como aqueles em que o efeito de *crowding out* tem uma probabilidade menor de ocorrer.

Pelo contrário, o *crowding-in* do investimento privado no investimento público é genericamente aceite pela literatura económica. Já no que respeita ao *crowding in* do investimento público sobre o investimento privado a relação é menos evidente e não deixa de gerar polémica, com repercussões assinaláveis no plano político. Existem



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

estudos para Portugal que apontam para que os efeitos de *crowding-in* se façam sentir precisamente nos dois sentidos.

A generalidade dos autores reconhece que, ao induzirem externalidades positivas para as empresas privadas, os investimentos públicos podem ter importantes efeitos na rentabilidade dos capitais privados, incentivando o aumento do investimento privado (efeito *crowding in*). As novas infra-estruturas criam a possibilidade de novos negócios por reduzirem custos de transporte, facilitarem o acesso a produtos e pessoas, ou reduzirem outros custos de contexto relevantes para as empresas.

Outros estudos sugerem que os investimentos em estradas, auto-estradas, portos e aeroportos e caminhos-de-ferro têm efeitos muito acentuados no produto. Efeitos estes que são suficientes para garantir um aumento da receita fiscal superior ao montante investido.

Segundo outros autores, a qualidade das infra-estruturas é também um factor de concorrência entre os diferentes países e regiões, com as regiões com melhores infra-estruturas a desviarem produção e investimento das regiões menos apetrechadas. Neste sentido, o investimento público pode ter um efeito de *crowding in* também para o investimento estrangeiro.

Estes autores reconhecem que os investimentos feitos por Portugal e Espanha em infra-estruturas, nas décadas que se seguiram à adesão europeia, coincidiram com o aumento da atractividade dos dois países na captação dos fluxos de investimento estrangeiro que acorreram às duas economias.

A generalidade dos sectores de actividade depende fortemente de uma rede de transportes eficiente, necessita do fornecimento de energia, água, telecomunicações, áreas que continuam a depender da iniciativa e do financiamento público de uma forma determinante. Portugal não é caso isolado. Segundo dados do FMI (2009), mais de três quartos dos países do G20 aumentaram os investimentos públicos em infra-estruturas em 2009, nomeadamente as de transportes.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Na sua relação com o crescimento económico o investimento público pode ser visto como mais um factor de produção – visão mais macro – ou, numa perspectiva microeconómica, como criando incentivos e contribuindo para a melhoria da eficiência dos agentes privados, diminuindo os custos de contexto, de interacção e de transacção.

A importância do emprego indirecto e induzido, a incorporação de inovações tecnológicas e organizacionais no sector e o aproveitamento dos *spillovers* espaciais e tecnológicos por outras actividades, são factores que contribuem decisivamente para ganhos de produtividade e consequente competitividade das empresas e do país.

Do aumento da competitividade externa do país ao reforço da coesão territorial do país.

Os ganhos de produtividade internos e os benefícios decorrentes das vantagens de acesso a múltiplos mercados podem potenciar processos cumulativos de crescimento e dinamização económica. A base económica das actividades exportadoras pode, deste modo, alargar-se.

A política de desenvolvimento de infra-estruturas que está a ser prosseguida cria as condições para o aumento da produtividade e da competitividade contribuindo ainda para a equidade e o aumento da coesão económica e territorial do país.

Podemos identificar, a título exemplificativo, alguns dos principais mecanismos através dos quais este processo se poderá transmitir:

- Aumenta a atractividade económica de territórios menos desenvolvidos, promovendo a sua articulação com outros centros e dinâmicas territoriais, ajudando a estruturar eixos de desenvolvimento económico e social;
- Por sua vez, a existência de novos eixos de desenvolvimento potencia o aumento de fluxos de pessoas, bens e serviços levando ao aparecimento de novas dinâmicas económicas e à intensificação daquelas já existentes;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- As economias de tempo, encurtando distâncias, conduzem ao alargamento da área de influência dos territórios – *hinterlands* – permitindo, por um lado, o aparecimento de limiares mínimos para bens e serviços que até então não se justificavam economicamente e, por outro lado, uma maior diversificação de actividades económicas e nova aquisição de competências;
- Promove a especialização dos territórios conduzindo ao desenvolvimento de actividades numa base de *clusters*, permitindo a exploração e o aproveitamento de economias de localização, de aglomeração, de proximidade e de rede;
- Aumenta as possibilidades de escolha dos agentes económicos, as oportunidades de emprego e acesso a bens, equipamentos e serviços essenciais.

Política de infra-estruturas como instrumento de redução da rigidez do mercado de trabalho

A política de investimentos em infra-estruturas pode ter também consequências importantes ao nível do funcionamento dos mercados de trabalho.

Como consequência dos efeitos que temos vindo a enunciar é de esperar que estes investimentos, no seu conjunto, permitam criar condições para melhores ajustamentos desses mercados nos diferentes territórios, promovendo a sua eficiência e as suas dinâmicas de interacção.

Mais oportunidades de emprego, mais opções de escolha, poderão traduzir-se numa menor viscosidade do mercado de trabalho e numa consequente diminuição do desemprego.

Estes são alguns aspectos que nos levam a acreditar nas virtualidades do investimento público em infra-estruturas e obras públicas, em particular no momento actual.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

2. Racionalização

A segunda grande linha de orientação que se pretende imprimir à acção do ministério diz respeito à racionalização e esta tem a ver com a necessidade de se passar a uma fase nova da consideração dos projectos de infra-estruturas que estão sob a sua responsabilidade na perspectiva da sua racionalidade global e da sua racionalidade sectorial o que remete, também, para a preocupação de maximizar os seus efeitos em termos dos objectivos de dinamização económica, e de criação de factores de competitividade e de atractividade internacional que se pretendem alcançar.

A racionalização obedece igualmente a exigências de natureza financeira, tanto mais prementes quanto mais se afirmam as restrições no plano orçamental e importa avaliar de forma rigorosa as aplicações alternativas que se colocam ao investimento público.

A racionalização passa, ainda, por uma clara definição de prioridades e pela identificação das referências que servirão de base aos ajustamentos que importa introduzir.

No que respeita aos chamados grandes projectos, as prioridades estão definidas e são claras: serão concretizadas as redes de nova geração nas zonas do interior do continente e nas ilhas dos Açores e da Madeira; será dada sequência às concessões rodoviárias, em processo; será dada continuidade ao processo de lançamento da rede de alta velocidade ferroviária; e serão dados os passos necessários para a concretização do projecto de construção e operacionalização do Novo Aeroporto de Lisboa.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Falaremos de seguida um pouco mais sobre cada um destes projectos em particular.

As comunicações e as infra-estruturas tecnológicas – coesão e competitividade

Começamos pelas Redes de Nova Geração.

Este projecto permitiu mobilizar para o investimento um conjunto relevante de empresas portuguesas neste sector, desde os operadores de telecomunicações a fornecedores de tecnologia e a empreiteiros de redes, onde se incluem centenas de micro, pequenas, médias e grandes empresas.

Com as Redes de Nova Geração o país ganha uma infra-estrutura que lhe vai conferir, não apenas uma vantagem competitiva mas que, pelo seu carácter inovador, vai certamente constituir-se como um laboratório de inovação para empresas portuguesas que as pode ajudar a conquistar mercados internacionais. As RNG encontram-se em fase final de adjudicação (Norte, Centro, Alentejo, Algarve, Açores e Madeira), estimando-se impactos significativos ao nível do emprego de qualidade induzido com efeitos positivos na distribuição territorial do emprego qualificado.

Aliás, passo a anunciar que no próximo dia 6 de Fevereiro irá ser realizado o acto de adjudicação das Redes de Nova Geração das zonas rurais do Norte, Centro e Sul.

A economia e a sociedade vão tirar partido do efeito multiplicador provocado por estes investimentos e que poderão gerar diversas aplicações, novos produtos e novos serviços, nos mais diversos domínios, sejam a saúde, a educação, o turismo, a Administração Pública, particularmente no seu relacionamento com os cidadãos, mas também as empresas, que terão nas RNG um instrumento ao serviço da produtividade, da eficiência e da competitividade. Os concursos para a construção de Redes Nova Geração garantirão a cobertura de banda larga de elevada capacidade nas zonas interiores do território nacional, garantindo a extensão do serviço universal e o acesso de populações e actividades económicas à banda larga que doutro modo ficariam excluídas.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

É de salientar que nesta matéria Portugal está particularmente bem posicionado entre os seus parceiros europeus, ocupando mesmo a linha da frente.

Concessões rodoviárias

Falemos, agora, um pouco das concessões rodoviárias.

As concessões rodoviárias inserem-se num plano de desenvolvimento, de modernização e de aumento da segurança na rede rodoviária nacional, tendo já contribuído, por exemplo, para uma redução da sinistralidade em cerca de 35% entre finais de 2004 e finais de 2009.

O pacote das designadas “Novas Concessões” engloba 2359 km e, destes, apenas cerca de 29% da rede são em AE. Os restantes 71% referem-se à requalificação/conservação/construção de estradas sem perfil de AE. Acresce que a maior parte destes investimentos tem como objectivo o desenvolvimento de zonas interiores do país, particularmente aquelas onde a taxa de execução do PRN era menor e as taxas de sinistralidade mais elevadas. Nestes 2359 km incluem-se 1316 km de novas vias, das quais 705 não têm perfil de AE e 612 com perfil AE, dos quais 419 km com portagens. Serão efectuadas ainda obras de requalificação/conservação em 1043 km.

As análises custo/benefício destas concessões apontam para um VAL económico global de 11,6 mil milhões de euros, com elevada incorporação nacional e com uma criação de emprego directo e indirecto na ordem das dezenas de milhar de postos de trabalho.

Este pacote de novas concessões coloca o PRN em cerca de 70% da sua conclusão.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Chegou-se, no entanto, a um momento em que importa reavaliar as prioridades do PRN, elaborado no ano 2000, face aos objectivos definidos para os outros modos de transporte e tendo, também, em consideração as condições económico-financeiras actuais e futuras e o custo de oportunidade dos investimentos.

É isto que está proposto no Plano Estratégico de Transportes, que será brevemente apresentado, pelo que foi tomada a decisão de suspender o lançamento de novas concessões rodoviárias que estavam programadas.

Importa, contudo, salientar que estes projectos têm sido concretizados em regime de Parceria Público-Privada o que tem minimizado os impactos directos imediatos em termos orçamentais.

A grande questão que se coloca é a de assegurar o equilíbrio financeiro da Estradas de Portugal, SA no longo prazo o que passa, entre outras medidas, pela introdução das portagens nas SCUTS, de acordo com o fixado no plano de governo, e por um adequado nível de “Contribuição do Serviço Rodoviário”.

Neste quadro, o pagamento por parte dos utilizadores das SCUTS não deve ser entendido como a perda de um direito mas como uma contribuição do utilizador nos custos destas infra-estruturas de qualidade usufruídas gratuitamente durante algum tempo.

Não será possível prosseguir com o modelo das parcerias público-privadas sem garantir a sustentabilidade financeira da EP. Este é um assunto que constitui prioridade do ministério e do governo.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

O projecto da rede ferroviária de alta velocidade

O projecto de ligação de Portugal ao sistema ferroviário transeuropeu de Alta Velocidade é fundamental na prossecução dos objectivos enunciados. Como tal, serão concretizados os eixos Lisboa-Madrid, Lisboa-Porto e Porto-Vigo, assim como o desenvolvimento dos estudos de viabilidade dos eixos Aveiro-Salamanca e Évora-Faro-Huelva.

Na execução dos corredores e nós estruturantes do território na rede transeuropeia de alta velocidade, destacam-se como etapas próximas do processo:

- a assinatura do contrato de concessão do troço Poceirão-Caia, do Eixo Lisboa-Madrid (a ocorrer em Abril);
- a adjudicação do concurso para o projecto, construção, financiamento e manutenção da infra-estrutura do troço Lisboa-Poceirão (concurso em fase final);
- a preparação dos concursos para o projecto, construção, financiamento e manutenção da infra-estrutura dos troços Pombal-Porto e Lisboa-Pombal, do eixo Lisboa-Porto (programada para o 1º semestre deste ano).

Ainda em 2010, está previsto o lançamento do concurso para a empreitada de construção da estação alta velocidade de Lisboa (integrada na Estação do Oriente), e do concurso para a empreitada de construção da Estação Internacional do Caia e respectivos troços adjacentes, bem como do concurso relativo à sinalização e telecomunicações da Rede de Alta Velocidade, este também em regime de PPP.

Também estão em preparação os processos para o lançamento das empreitadas de construção da estação de alta velocidade do Porto e para o projecto, construção, financiamento e manutenção da infra-estrutura do Troço Braga-Valença (Eixo Porto-Vigo). Recentemente, e tendo em consideração o potencial associado ao Aeroporto Sá Carneiro enquanto hub do noroeste da Península, o ministério solicitou à RAVE o estudo da possibilidade de integrar este aeroporto no eixo de alta velocidade Lisboa-Porto-Vigo.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

De relevar a experiência adquirida pela RAVE, empresa encarregada de levar para a frente o projecto de alta velocidade em Portugal, em especial no que se refere à preparação das Parcerias Público-Privadas. Esta experiência foi reconhecida como boa prática pela Comissão Europeia e a empresa tem vindo a ser convidada para apresentar em diversos países que estão também a lançar a alta velocidade, como é o caso da Rússia, Suécia, Brasil e Estados Unidos da América.

Isto significa que Portugal adquiriu já uma nova especialização que se está a transformar num serviço de elevada qualificação com forte potencial de exportação.

Novo Aeroporto de Lisboa

Em 11 de Janeiro passado foi aprovado em Conselho de Ministros o Decreto-Lei que estabelece as bases de concessão da exploração do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil à ANA – Aeroportos de Portugal.

No objecto desta concessão encontra-se a construção e exploração do Novo Aeroporto de Lisboa em Alcochete.

Trata-se de retomar um projecto que havia sido suspenso no final de Junho de 2009, em resultado de se irem realizar eleições legislativas a curto prazo, tendo o Governo de então decidido transferir a decisão para o Governo seguinte.

Com a aprovação das bases de concessão deu-se mais um importante passo na concretização de um projecto cuja necessidade é de há muito sentida e que cada vez se torna mais urgente.

Neste momento decorre o Estudo de Impacte Ambiental da construção do novo aeroporto cuja conclusão se espera para final de Fevereiro, prevendo-se a sua entrega à Agência Portuguesa do Ambiente nos primeiros dias de Março.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

O Governo estuda neste momento as formas que revestirão as próximas fases, designadamente o modelo de negócio em que a construção e a exploração se irão desenvolver.

Importa, em qualquer caso, reafirmar que a construção do novo aeroporto de Lisboa constitui uma prioridade fundamental do governo.

Uma visão sistémica para os transportes e comunicações

Importa reafirmar, numa lógica de racionalidade que os projectos referidos anteriormente não constituem um mero somatório de acções desarticuladas, mas da materialização de uma estratégia de modernização infra-estrutural em que cada elemento contribui, em função das suas especificidades e vocações para uma cadeia de acessibilidade e mobilidade de pessoas, mercadorias e informação.

Esta estratégia permitirá integrar as diferentes escalas territoriais incluindo a escala internacional e global na qual se poderá valorizar a posição estratégica do país.

Trata-se de aproximar Portugal do centro económico da Europa, de integrar o espaço interno e de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e contribuir para um desenvolvimento sustentável.

No transporte de mercadorias dá-se especial prioridade à lógica da co-modalidade, ou seja, que consiste em garantir que a mercadoria vai de uma origem a um destino final utilizando as combinações modais mais eficientes: tempo de percurso, custo e fiabilidade.

Isto implica uma continuação da aposta na melhoria das condições de funcionamento dos portos e seus sistemas de informação (Janela Única Portuária) e nas Plataformas Logísticas de articulação entre modos, na área de cada porto ou aeroporto.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Neste quadro os projectos de modernização da ferrovia convencional desempenharão um papel fundamental em especial:

- O eixo de Sines, Lisboa e Setúbal ao Poceirão e daí para Caia e Madrid;
- O eixo Leixões e Aveiro a Salamanca/Madrid.

De salientar que a interoperabilidade dos troços portugueses e espanhóis está garantida pela consensualização destes projectos, com o Governo Espanhol.

De referir, ainda, a este propósito que, na sequência da visita a Portugal do ministro do Fomento de Espanha, ficou acordada a participação de um representante português na equipa governamental espanhola que está a estudar um plano de evolução da rede ferroviária a longo prazo.

O alargamento do *hinterland* dos Portos portugueses à região de Madrid e posteriormente à Europa, cria novas oportunidades para a sua especialização no contexto ibérico alargado, dando-lhe uma nova capacidade de criar valor de forma autónoma para além do valor que deriva apenas das necessidades da economia portuguesa.

O transporte rodoviário de mercadorias terá também um importante papel garantindo de forma mais eficiente a sua vocação.

Quanto ao transporte de pessoas, a política que se está a por em prática tem por objectivo promover o uso do transporte público, o qual só constituirá realmente uma alternativa ao transporte individual se conseguir competir com este em preço, comodidade, rapidez, fiabilidade e segurança.

Para tal as redes de transporte terão de estar articuladas e dimensionadas de acordo com as suas vocações próprias (minimizando o número de transbordos).



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

A alta velocidade Lisboa-Madrid, bem como o novo Aeroporto de Lisboa constituirão peças fundamentais de aproximação de Portugal ao Mundo, permitindo novas oportunidades para as actividades económicas, designadamente no sector do turismo.

O novo aeroporto de Lisboa cria condições às companhias que nele operem para desenvolverem estratégias ambiciosas de *hubbing*, particularmente nas ligações com África e no Atlântico Sul.

3. *governance*

Finalmente a terceira linha de orientação tem a ver com a *governance*, entendida na sua dimensão macro, sistémica e empresarial.

Ao ministério compete a orientação estratégica das suas áreas tuteladas e zelar pelo seu cumprimento através de adequada monitorização.

Inserido nesta perspectiva será apresentado a curto prazo um Plano Estratégico de Transportes para o horizonte 2020.

Este documento formula uma visão estratégica articulada do sector, propondo uma cascata de objectivos para o sistema e identificando um conjunto de planos operacionais que em diferentes prazos deverão ser elaborados ou revistos. São exemplos disto o Plano Marítimo Portuário, o Plano Rodoviário Nacional, o Plano Ferroviário, o Plano para a Intermodalidade, o Plano para os Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS).

Ainda a este nível ao ministério compete garantir uma adequada regulação do sistema que assegure a convivência do mercado com a prestação de serviço público de transportes e comunicações.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Para que tal possa ser garantido assume especial relevância a adequada análise da viabilidade financeira e a análise dos custos e benefícios económicos e sociais de cada um dos projectos de investimento que se possam identificar. Esta orientação é da máxima importância para garantir a boa aplicação de recursos financeiros públicos escassos e a equidade intergeracional nas decisões de investimento.

A *governance* passa ainda a nível micro pela garantia da sustentabilidade financeira dos operadores em geral e em particular do sector empresarial do estado.

Estamos particularmente atentos à situação financeira da generalidade das empresas públicas sob nossa tutela, muitas das quais têm uma operação estruturalmente deficitária e um *stock* de dívida acumulada que é insustentável a prazo e é permanentemente alimentado pelo défice operacional e por uma insuficiente cobertura dos custos de investimento.

A boa *governance* destas empresas implica quebrar com o investimento inercial, garantindo que todos os projectos produzam benefícios que cubram os custos associados à sua realização, que o investimento no sector seja neutro relativamente à situação líquida das empresas e que os custos da prestação do serviço público sejam devida e atempadamente contratualizados e cobertos.

Esta é uma matéria que irá ter deste ministério a maior atenção.

Importa este nível encontrar modelos sustentados e adequados de financiamento do serviço público de transportes e comunicações que tenham em conta as externalidades geradas sobre a economia e a sociedade.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Conclusão

A intervenção já vai longa e é tempo de terminar.

Permito-me apenas destacar alguns aspectos que considero de maior importância.

A política de infra-estruturação do país que está a ser levada a cabo não pode ser desligada de um objectivo estratégico mais vasto que visa levantar constrangimentos ao desenvolvimento interno, que visa criar as melhores condições para que as empresas possam desenvolver e diversificar as suas actividades, produzir inovação, aceder mais facilmente a mercados externos, aumentar os seus *hinterlands* de negócio, internacionalizar-se. Tem subjacente uma atitude de confiança relativamente às potencialidades internas e tem os olhos postos no futuro, procurando posicionar o país num patamar superior de competitividade e atractividade, valorizando, simultaneamente, a sua posição geo-estratégica.

É necessário, no entanto, dar atenção à racionalidade e selectividade das decisões, seja no plano macro seja no plano micro. Uma atenção que não decorre simplesmente das restrições financeiras e orçamentais actuais, mas também da necessidade de introduzir eficiência sistémica, de definir vocações modais, de maximizar os efeitos indutores dos investimentos em novas infra-estruturas sobre o crescimento e o emprego.

Neste particular, adquire particular importância a racionalidade e a selectividade aplicadas no plano microeconómico, com destaque para as empresas públicas de transportes que devem poder assegurar a sua sustentabilidade financeira em paralelo com a continuação da prestação de um serviço público de qualidade.

Contudo, há uma palavra que deve ser ainda dita.

O governo está a realizar um esforço grande de mobilização de recursos para uma modernização de infra-estruturas que se considera uma condição necessária para o



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

levantamento de constrangimentos estruturais e para a preparação do país para as novas dinâmicas económicas globais que se estão a gerar.

Sendo condição necessária ela não é, no entanto, suficiente, constituindo uma aposta cujo sucesso depende também da forma como os agentes económicos aproveitarem as novas oportunidades que lhes são proporcionadas.

O Estado cumpre o seu papel mas é essencial que os agentes económicos cumpram também o seu.

Naturalmente que os economistas também são chamados a assumir as suas responsabilidades.