

11 MAIO
BRAGA

17 MAIO
LEIRIA

01 JUNHO
TORRES NOVAS

06 JUNHO
LOULÉ

15 JUNHO
AVEIRO

22 JUNHO
BEJA

CICLO DE DEBATES CIP 2016

POLÍTICA INDUSTRIAL PARA O SÉCULO XXI

22 JUNHO | NERBE | BEJA



CIP
CONFEDERAÇÃO EMPRESARIAL
DE PORTUGAL

PARCERIA COM:

tv24



nerbe/aebal

Associação Empresarial do Baixo Alentejo e Litoral

CIP.ORG.PT

CIP CONFEDERAÇÃO
EMPRESARIAL DE PORTUGAL



Mário Lopes

Membro do Conselho da Indústria da CIP

TESTEMUNHO

Infraestruturas ferroviárias e portuárias

A globalização vai acentuar-se no futuro. Há estudos que indicam que exportações poderão chegar a 70% a 80% do PIB nos países desenvolvidos. Por isso os transportes e logística vão ser um factor crescente de competitividade da economia, muito mais do que o custo da mão-de-obra por exemplo (Portugal não pode ser competitivo à custa de mão-de-obra barata, perde contra o 3º mundo).

70% do comércio internacional de Portugal faz-se com a UE. Deste, em valor 80% faz-se por rodovia. Esta situação é insustentável por razões ambientais e energéticas.

As políticas da UE têm como objectivo transferir 50% do tráfego da rodovia para a ferrovia e o marítimo para garantir a sustentabilidade do sistema de transportes na Europa. Espanha e França já anunciaram a intenção de reduzir o nº de camiões nos Pirinéus. Estão a construir novas vias férreas, totalmente interoperáveis (bitola europeia) para terem alternativas competitivas à rodovia. A ferrovia actual em Portugal e a rede convencional em Espanha não são interoperáveis, não permitem transporte directo para a Europa além-Pirinéus, e por isso têm capacidade muito limitada devido às necessidades de transbordos.

As empresas em geral precisam das vias marítimas e terrestres para terem acesso competitivo aos mercados europeus. A falta de uma delas implica perda de competitividade. Espanha está a resolver o problema, começou em 1988, já tem cerca de 3000 km de linhas em bitola europeia, e Portugal não tem 1km. O Plano Ferrovia 2020, recentemente apresentado pelo Governo prevê linhas de fraca capacidade (vias únicas) e pouco competitivas (maior custo por tonelada transportada) nas ligações internacionais. O Governo argumenta que o Plano Ferrovia 2020 é um investimento sem precedentes na ferrovia. É verdade mas apenas significa que o nível de investimento passou a ser menos baixo, não que deixou de ser baixo: em 2013 investimento do OE Espanhol em infraestruturas ferroviárias foi cerca de 400 vezes maior que o de Portugal.

11 MAIO
BRAGA

17 MAIO
LEIRIA

01 JUNHO
TORRES NOVAS

06 JUNHO
LOULÉ

15 JUNHO
AVEIRO

22 JUNHO
BEJA

CICLO DE DEBATES CIP 2016

POLÍTICA INDUSTRIAL PARA O SÉCULO XXI

22 JUNHO | **NERBE** | BEJA



CIP
CONFEDERAÇÃO EMPRESARIAL
DE PORTUGAL

PARCERIA COM:

tv24



nerbe/aeбал
Associação Empresarial do Baixo Alentejo e Litoral



CIP.ORG.PT



CIP CONFEDERAÇÃO
EMPRESARIAL DE PORTUGAL

Com o Plano Ferrovia 2020 o esforço do OE de Espanha passa a ser apenas cerca de 30 vezes mais do que o de Portugal. A diferença das economias é de cerca de 1 para 6. É preciso aumentar o investimento na rede ferroviária de bitola europeia, começando por linhas competitivas, em bitola europeia e de grande capacidade, nas ligações a Espanha em direcção a França. Caso contrário no médio prazo perdemos a opção das vias terrestres no comércio com a Europa além Pirinéus. A economia perderá competitividade, será muito mais difícil atrair investimento e evitar deslocalizações de empresas. Qualquer esforço de re-industrialização estará fortemente dificultado.

A via marítima é indispensável no comércio com os destinos não europeus. Para os destinos mais afastados (Índico, Pacífico), as nossas mercadorias são enviadas para hubs portuários no norte da Europa onde são carregadas em grandes navios porta-contentores que passam em frente aos nossos portos mas não os escalam por duas razões: i) não têm mercadoria suficiente para carregar e descarregar, e ii) porque à excepção de Sines não têm fundos suficientes. Só temos um porto com condições para receber esses navios: Sines. Portugal tem todo o interesse em atrair as grandes cadeias logísticas a Sines, o que só pode fazer potenciando o transhipment (transferência de carga entre navios). Existe mercado para isto devido à excelente localização de Sines, no cruzamento das grandes rotas marítimas mundiais. O transhipment, ao atrair os grandes navios, também serviria as empresas a operar em Portugal (em vez de embarcarem as suas mercadorias nos portos do norte da Europa fá-lo-iam em Sines), reduzindo os seus custos de transporte para os mercados mais afastados. Por isso é preciso acabar com os adiamentos e entraves artificiais à expansão e criação dos terminais de contentores de Sines.