

Governo quer Portugal no corredor ferroviário do Mediterrâneo

Projeto vai de Espanha à Hungria passando pela Eslovénia, Croácia, Itália e França

PEDRO LIMA

O Governo está a conversar com a Comissão Europeia para tentar incluir Portugal numa rede de ligações ferroviárias que liga Espanha à Hungria — conhecida como corredor Mediterrâneo. “Estamos a trabalhar para rever o corredor Mediterrâneo que começa na Hungria e termina em Espanha, parando em Sevilha. Temos alguma dificuldade em perceber como é que Portugal não está incluído nesse corredor. Estamos apenas incluídos no corredor Atlântico”, disse o ministro das Infraestruturas e da Habitação ao Expresso. “Nos contactos que temos com a Comissão Europeia não perdemos uma única oportunidade para puxar a ferrovia para Portugal”, afirma Pedro Nuno Santos, acrescentando que “as infraestruturas incluídas nestes corredores são subsidiadas de forma mais relevante. Era muito importante ter uma ligação transfronteiriça entre o Algarve e a Andaluzia”.

Assumindo que “é muito difícil a União Europeia aceitar rever os corredores porque basta um país pedir para depois todos quererem rever”, o ministro diz também que “a verdade é que a maior parte desse investimento será do lado espanhol. Nós já temos o projeto para eletrificar toda a linha do Algarve, que está em fase de avaliação do impacto ambiental, esperamos ainda este ano, entre maio e agosto, lançar os concursos de empreitada para a linha do Algarve. O que depois ficaria do nosso lado era pouco mais do que subir a linha até fazer uma ponte no Guadiana, o resto será a ligação do lado espanhol até Huelva”. Pedro Nuno Santos refere também que já falou com o seu homólogo espanhol, que “ficou de avaliar” as pretensões portuguesas.

Ao mesmo tempo, o ministro adianta que “outra área em que também estamos sistematicamente a fazer o nosso lóbi nas instituições europeias é para que o próximo quadro comunitário de apoio financie

a aquisição de material circulante. O comboio pesado não teve até agora financiamento por parte da Comissão Europeia. A última vez que estive numa reunião no Conselho da Europa dos ministros dos transportes tive a oportunidade de dizer que se a Europa quer continuar a apostar na ferrovia não basta apoiar o investimento na infraestrutura, porque de nada nos servem os carris se não tivermos os comboios”. O Expresso contactou a Comissão Europeia mas não recebeu resposta até ao fecho desta edição.

Fundos em risco

Há duas semanas o Governo voltou a assumir os riscos de perder fundos europeus devido aos atrasos na concretização das obras ferroviárias previstas. O ministro das Infraestruturas e da Habitação disse então ao Expresso que “o Governo trabalha todos os dias para que isso não aconteça. Como há um conjunto de variáveis que não são controladas por nós, não posso com honestidade dizer que não há risco nenhum, ele existe. Além disso temos um nível de litigância e de impugnações



Era muito importante ter uma ligação transfronteiriça entre o Algarve e a Andaluzia

Estamos a conversar com a Comissão Europeia, embora tenhamos consciência de que é muito difícil a União Europeia aceitar rever os corredores

Estamos sistematicamente a fazer o nosso lóbi nas instituições europeias para que o próximo quadro comunitário de apoio financie a aquisição de material circulante

O QUE É O CORREDOR MEDITERRÂNEO

■ O corredor ferroviário do Mediterrâneo foi definido a 10 de novembro de 2013 com o objetivo de fortalecer o transporte ferroviário de mercadorias na União Europeia (UE)

■ Serve mais de sete mil quilómetros desde Algeciras, em Espanha, a Záhony, na Hungria, e nove portos marítimos

■ É um dos nove ‘corredores’ da UE e atravessa Espanha, França, Itália, Eslovénia, Croácia e Hungria

■ É financiado pelo Mecanismo Interligar a Europa, programa que financia redes transeuropeias de transportes, energia e comunicações

■ Portugal apenas está incluído no corredor Atlântico, com ligações a Lisboa, Sines e Leixões

que muitos outros países não têm. E temos também concursos vazios, o que nos obriga a rever preços em alta. E ainda temos toda uma outra dimensão, que os privados não têm, que tem que ver com a fiscalização do Tribunal de Contas, com um código de contratação pública muito exigente, com avaliações de impacto ambiental”.

Quanto à potencial exploração comercial em Portugal da empresa espanhola Renfe, congénere da CP, Pedro Nuno Santos diz que essa hipótese “não é incomoda minimamente. Não vou mentir, não sou um fã da liberalização do mercado ferroviário. Temos um contrato de serviço público com a CP que faz com que não estando ninguém impedido de operar as nossas linhas, essa operação não pode pôr em causa o equilíbrio financeiro a que se chegou no quadro desse contrato. Essa é uma avaliação que é feita pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT). Mas até agora ninguém demonstrou interesse em entrar em Portugal”.

Com ANABELA CAMPOS e LILIANA VALENTE
plima@expresso.imprensa.pt

O corredor do Mediterrâneo liga seis países europeus



Separar ferrovia da rodovia continua em estudo

O Governo ainda não decidiu se separa a Refer e a Estradas de Portugal. Fim das concessões rodoviárias a privados é argumento contra a separação

O ministro das Infraestruturas e da Habitação admitiu em julho reverter a fusão entre a Estradas de Portugal e a Refer, que deu origem à Infraestruturas de Portugal (IP). Passados seis meses, embora continue a não afastar essa hipótese, empurra uma decisão mais para a frente e aponta desvantagens a esse cenário. Uma das ideias em cima da mesa seria voltar a juntar a CP, responsável pela operação comercial, e a Refer, responsável pela infraestrutura ferroviária, nomeadamente pelas linhas

onde circulam os comboios. Pedro Nuno Santos disse, na entrevista que deu há duas semanas ao Expresso, que nesta fase o que é preciso é analisar de forma aprofundada a articulação entre a CP e a IP.

“Já disse várias vezes que a articulação entre a CP e a IP não é a melhor. Precisamos de uma melhor articulação entre a operação e a infraestrutura ferroviárias. Não tenho dúvidas nenhuma disso, mesmo que os responsáveis das duas

Ministro das Infraestruturas diz não ter dúvidas de que há problemas de articulação entre a CP e a IP

empresas digam que não há problema nenhum. Eu sei que há e quero dar resposta a isso. Estamos a trabalhar no nosso ministério numa forma para resolver isso.”

Salientando que “faz sentido que as infraestruturas rodoviária e ferroviária sejam pensadas em articulação”, o ministro clarifica que “o que está em aberto é repensar a forma como organizamos a IP e a CP”.

Pôr a rodovia a financiar a ferrovia

“Estamos a fazer muita coisa ao mesmo tempo e, por isso, para não darmos um passo maior do que a perna, há um trabalho que estamos a fazer para ver se não fazemos nenhuma revolução que traga mais problemas do que soluções.”

No final do ano passado, o Governo concretizou a fusão entre a CP e a empresa responsável pela manutenção do material circulante, a EMEF. “A fusão da CP e da EMEF é clara, fizemo-la, está feita, com ganhos claros para a CP. Em relação à infraestrutura e à operação, está a ser pensada.” Separar a Refer da Estradas de Portugal e depois promover a sua fusão com a CP conta com um argumento contra de peso. É que o atual modelo da IP facilita um designio que o Governo quer concretizar: colocar a rodovia a financiar a ferrovia.

“Não estou certo de que a fusão [entre a Refer e a Estradas de Portugal] tenha sido boa, mas, neste momento, estando a fusão feita, há uma oportunidade que não queria que a ferrovia per-

desse. As concessões rodoviárias têm um prazo limite. Os encargos líquidos com as concessões começam a descer significativamente daqui a alguns anos. Estamos a falar de muitas centenas de milhões de euros de redução de transferências para o sector privado que podem ser usados pela IP. A desvantagem de separar as empresas é de ser mais difícil conseguirmos que finalmente a rodovia possa financiar a ferrovia.”

A fusão da Refer com a Estradas de Portugal foi feita em junho de 2015, durante o governo PSD/CDS de Pedro Passos Coelho. Foi um processo complexo, liderado por António Ramalho, atual presidente executivo do Novo Banco.

P.L. com A.C. e L.V.



ifthenpay
Referências Multibanco para a sua empresa
www.ifthenpay.com

A
THE ADECCO GROUP

OPINIÃO

Privatização da ANA não foi ruínoza
LUÍS LEITE RAMOS E33

Planeta em crise
LUÍS CABRAL E35

Rui Pinto herói ou criminoso?
OPINIÃO DE FRANCISCO LOUÇÃ E LUÍS MARQUES E34E6

PESSOAS

Antonio Della Croce é o novo diretor-geral da AbbVie Portugal E32

Dicas O que deve dizer numa entrevista de saída E32

AQUI VOCÊ É O CONVIDADO DE HONRA

TRIBUNA

SIGA-NOS NO FACEBOOK
facebook.com/tribunaexpresso

ECONOMIA IMOBILIÁRIO & EMPREGO **Expresso** 2466
1 de fevereiro de 2020 www.expresso.pt

Governo não descarta excedente já em 2019

➔ Cenário mais provável para o Ministério das Finanças ainda é **défice de 0,1% do PIB** ➔ Ao Expresso, secretário de Estado do Orçamento diz que **“daqui a duas ou três semanas saberemos”** E6

José Manuel Fernandes
Presidente do grupo Frezite

“Portugal precisa de imigrantes, de preferência qualificados” E18



LIJANNA LEAKS E34E11

SÓCIO DE ISABEL DOS SANTOS DECISIVO PARA A VENDA DO EUROBIC

Controlo do banco exige que restantes acionistas, nomeadamente Fernando Teles, façam parte da solução

TRANSFERÊNCIAS BANCARIAS NAS CONTAS DA SONANGOL FORAM LEGÍTIMAS?

QUEM VIGIA A LAVAGEM DE DINHEIRO EM PORTUGAL? E VIGIA MESMO?

UNITEL CAPITULO DE UM NEGÓCIO QUE FEZ A PT PERDER €4000 MILHÕES




Daniel Bessa

PERDE QUEM TEM

Quando pago um imposto sei que, autorizado pela Assembleia da República, o Governo disporá desse dinheiro: gastá-lo-á como melhor entender, fazendo política. Em termos patrimoniais, não fico titular de qualquer direito. É diferente quando pago uma contribuição para a Segurança Social. Mesmo sabendo que não estou a subscrever um seguro de capitalização, numa companhia de seguros privada, a minha expectativa é que o pagamento da minha contribuição me dê direito a uma pensão de reforma, numa relação estreita entre os dois valores.

Em 2020, há novo aumento extraordinário das pensões mais baixas. Fica em causa a sustentabilidade da Segurança Social

Gestor do sistema de Segurança Social, é sempre de admitir que o Governo se sinta tentado a gastar o dinheiro no que julga dar-lhe mais votos, defraudando o direito do contribuinte. Para minorar este risco, a Assembleia da República aprovou a Lei 53-B/2006 que, conjugando o direito dos contribuintes com a sustentabilidade de todo o sistema, vinculou o aumento das pensões ao crescimento do PIB e à inflação em anos passados.

Raramente foi cumprida. Em 2020, verificar-se-á, pelo quarto ano consecutivo, um aumento extraordinário das pensões mais baixas (que, recorde-se, e muito bem, a própria Lei já faria subir mais do que as pensões mais elevadas). Fica em causa a sustentabilidade da Segurança Social, também posta em causa por medidas como a que levou o Instituto de Gestão Financeira da Segurança Social a vender 11 edifícios ao Município de Lisboa por valor inferior ao preço de mercado destes edifícios, para apoiar o programa de habitação com renda acessível da Câmara Municipal.

Governo quer Portugal no corredor Mediterrâneo

Ministro das Infraestruturas está a conversar com a Comissão Europeia para incluir o país no corredor ferroviário que liga Espanha à Hungria E12

Credores da Brisa ganham batalha pela Autoestrada do Douro Litoral

Acórdão do Tribunal da Relação dá razão aos fundos credores da Brisa, mas ainda há perto de 20 processos por resolver E14

Como as empresas exportadoras se estão a preparar para o 'Brexit'

Cultura alternativa: festival Boom gera €55 milhões no interior E14

Aga Khan finaliza compra de 10% do Taguspark

Gabinete da comunidade ismaelita entra na sociedade do parque empresarial de Oeiras, depois de comprar terrenos no concelho E21



mondo 1|2|3 negócios

Mais pedalada para o futuro? Só no banco cá do bairro.

Informe-se nos nossos balcões ou em www.santander.pt



O que podemos fazer pelo seu negócio hoje?