



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

INTERVENÇÃO DE SUA EXCELÊNCIA,
**O MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E
COMUNICAÇÕES**

Mário Lino

por ocasião da
Conferência Parlamentar sobre Alta Velocidade

Lisboa, 15 de Junho de 2009

(vale a versão lida)



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Senhor Presidente da Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações,
Senhoras e Senhores Deputados,
Senhor Vice-Presidente da Comissão Europeia e Comissário Europeu dos Transportes,
Ilustres Oradores Convidados,
Minhas Senhoras e Meus Senhores,

Quero começar por saudar esta importante iniciativa da Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, destinada a mais um aprofundado debate sobre o **Projecto Português de Alta Velocidade**. Agradeço também a esta Comissão Parlamentar, o irrecusável convite que me dirigiu para participar nesta Conferência sendo, como sempre, com a maior disponibilidade, empenho e interesse que aqui estou perante vós para dar a minha contribuição para o debate.

A Política Comum de Transportes da União Europeia, para cuja definição Portugal sempre foi um País muito activo, tem como orientação prioritária assegurar o livre movimento de pessoas e bens no espaço comunitário, reduzindo distâncias e melhorando as ligações entre as regiões periféricas e o centro da Europa.

O objectivo é claro: visa-se uma Europa mais desenvolvida e coesa em termos territoriais e sociais, garantindo-se uma efectiva mobilidade de pessoas e bens, ligando as principais cidades europeias numa lógica de rede: a **Rede Transeuropeia de Transportes**.

A RTE-T assenta em 30 projectos prioritários, através dos quais, no horizonte 2020, se esperam reduções de cerca de 14% no nível do congestionamento rodoviário hoje existente, bem como significativas reduções de emissões de CO₂ – cerca de 4% ao ano – esperando-se que seja uma resposta eficaz para o esperado crescimento de 67% do tráfego de mercadorias na União Europeia, no período 2000-2020.

Por outro lado, a aposta da UE no modo ferroviário e, em particular, na Rede de Alta Velocidade constitui, também, um importante instrumento de diminuição da dependência da Europa face à utilização de combustíveis fósseis, cuja recente evolução demonstrou bem os perigos e inconvenientes económicos e sociais que tal dependência acarreta para o nosso desenvolvimento futuro.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

A **aposta no modo ferroviário** é, claramente, um dos desígnios da RTE-T, pretendendo-se atingir com esta rede, em toda a União Europeia, uma extensão total de quase 107 000 km de ferrovia, dos quais cerca de 31 000 km em linhas de Alta Velocidade. No que se refere especificamente à Rede de Alta Velocidade, o comprimento total das linhas já construídas nos países da EU, em 2008, era de cerca de 10.000 km prevendo-se que, até 2020, estejam construídos cerca de 23.200 km, dos quais 15.000 km destinados só para o transporte de passageiros e 8.200 km para o transporte misto de passageiros e mercadorias.

É neste contexto europeu que se insere o projecto nacional da Rede Ferroviária de Alta Velocidade, o qual tem as suas ligações Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid, Aveiro-Salamanca e Porto-Vigo incluídas nos **30 projectos prioritários da RTE-T**.

O compromisso de Portugal para o desenvolvimento da Rede Ferroviária de Alta Velocidade é, por isso, um compromisso com a Europa, com o futuro e com o bem-estar das populações. E é um compromisso que se tem vindo a consolidar desde o início da década de 90, quando se iniciaram os primeiros estudos.

A configuração da Rede de Alta Velocidade ficou estabilizada com os acordos firmados no âmbito da Cimeira Luso-Espanhola da Figueira da Foz, em 2003 e de Santiago de Compostela, em 2004, e com a Resolução do Conselho de Ministros nº 83/2004, de 9 de Junho, que estabeleceram as linhas a construir e a calendarização da respectiva entrada em operação.

Na **Cimeira da Figueira da Foz**, em Novembro de 2003, no Governo Durão-Barroso/Paulo Portas/Ferreira Leite, ficaram acordadas as seguintes ligações: Porto-Vigo para 2009, Aveiro-Salamanca para 2015, Lisboa-Madrid para 2010 e Faro-Huelva para 2018. Ou seja, foram estabelecidos compromissos para 4 linhas internacionais.

Foi ainda acordado que na ligação Lisboa-Madrid o traçado e a velocidade nos dois países deveriam ser definidos de forma a garantir um tempo máximo de percurso de 2 horas e 45 minutos no transporte de passageiros.

Nesta sequência, em Abril de 2004, a rede ferroviária de Alta Velocidade foi apresentada e defendida pelo Governo Português junto da Comissão Europeia, tendo todas as linhas, com



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

excepção da ligação Faro-Huelva, sido aceites e ficado integradas, desde essa altura, na Rede Transeuropeia de Transportes com a classificação de Projectos Prioritários, como já referi.

A **Resolução de Conselho de Ministros n.º 83/2004, de 9 de Junho**, aprovou os compromissos assumidos na Cimeira da Figueira da Foz, referindo, e bem, no respectivo Preâmbulo, que *«a rede ferroviária de alta velocidade assume-se como um projecto de investimento estruturante que permite o desenvolvimento de competências empresariais próprias, assegurando a participação de empresas e indústrias locais nas diversas fases do projecto incluindo execução e operação, contribuindo para o crescimento do PIB e induzindo a criação de emprego sustentado, factor decisivo da coesão social do País»*.

Para além das linhas internacionais, esta Resolução de 2004 aprovou ainda a linha Lisboa-Porto como linha *«especialmente construída para a alta velocidade, com estações intermédias em Leiria, Coimbra e Aveiro, com horizonte temporal de 2013»*.

Na **Cimeira de Santiago de Compostela**, em Outubro de 2004, os Ministros confirmaram a programação prevista na Cimeira da Figueira da Foz nas ligações da rede de Alta Velocidade.

Ou seja, estamos a falar de uma Rede de Alta Velocidade composta, no total, por 5 linhas, a qual foi – e bem – considerada absolutamente estratégica pelo referido Governo Durão Barroso/ Paulo Portas/ Ferreira Leite, quando o deficit público ultrapassava, na altura, e sem que para o efeito concorresse qualquer crise internacional, os 6%.

De facto, importa sublinhar este dado: as decisões do anterior Governo foram tomadas num momento em que as contas públicas não estavam controladas, o que atribui ainda maior relevância ao projecto e torna ainda mais incompreensíveis as recentes críticas proferidas por alguns dos responsáveis políticos de então.

Julgo não ser necessário, a este propósito, repetir, uma vez mais, as declarações do então Primeiro Ministro Durão Barroso e da sua Ministra de Estado e das Finanças, Manuela Ferreira Leite, bem como do anterior líder do PSD, Luís Filipe Menezes, acerca do carácter estratégico e estruturante deste projecto para Portugal e dos enormes benefícios que tal nos proporcionaria.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Foi a consciência destes compromissos e a certeza dos seus benefícios para o País que estiveram na base da inclusão no **Programa deste Governo** da concretização da Rede de Alta Velocidade.

Mantendo, no essencial, as orientações anteriormente acordadas e as decisões anteriormente tomadas, com sentido de Estado e de responsabilidade política, com o objectivo de contribuir para um desejável consenso político e para a estabilidade das grandes decisões sobre investimento público, o actual Governo, face ao atraso do lado português na concretização dessas orientações e decisões, redefiniu a calendarização atrás referida, tendo decidido como eixos prioritários e respectiva calendarização, apenas as linhas **Lisboa-Madrid e Porto-Vigo com conclusão em 2013, e Lisboa-Porto em 2015**, conforme ficou estabelecido nas Cimeiras Luso-Espanholas de Évora, em 2005 e de Badajoz, em 2006, e na apresentação pública do projecto da Rede de Alta Velocidade em Dezembro de 2005.

Ou seja, sem prejuízo de mantermos o compromisso nacional com a construção da Rede de Alta Velocidade, por se tratar de um projecto estratégico para o futuro do País, ajustámos os objectivos anteriormente traçados e dimensionámo-los de acordo com as nossas reais capacidades de concretização.

Minhas Senhoras e Meus Senhores,

O actual Governo assumiu estas decisões e não as assumiu de ânimo leve.

A decisão de construir uma Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal, em particular nos eixos prioritários, é uma decisão estratégica e da maior importância para o futuro do País.

De facto, trata-se de ligar as principais cidades portuguesas e europeias e de garantir uma aproximação entre os principais centros populacionais e económicos portugueses, onde a distância física já não é hoje o factor decisivo para a competitividade, mas sim o binómio distância-tempo.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

A ligação **Lisboa-Porto** permitirá ligar 70% da população e da economia portuguesa (que se encontram no eixo Braga/ Setúbal) em tempos de percurso na ordem de 1h30, garantindo-se a ligação directa entre Lisboa e Porto em 1h15.

Vamos criar tempos de distância de escala metropolitana para ligar pólos que distam entre si cerca de 300 km e que, com a Alta Velocidade, se afirmam como um espaço integrado, forte e competitivo.

Quanto à ligação **Porto-Vigo**, destinada a mercadorias e passageiros, constitui uma opção fundamental para potenciar o desenvolvimento de toda a região Norte Peninsular, ligando Porto e Vigo em 60 minutos, quando hoje a ligação ferroviária se faz em 3h30m.

Trata-se de um investimento estratégico que potencia a utilização de outras infra-estruturas de transportes da região, como sejam o Porto de Leixões, o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e as Plataformas Logísticas, criando uma dinâmica de desenvolvimento de toda a região Norte.

O eixo Porto-Vigo será concretizado de forma faseada, em que numa primeira fase, e de forma a garantir a entrada em serviço desta ligação em 2013, haverá um aproveitamento da actual infra-estrutura Porto-Braga, a qual será completada por um novo troço a construir até Valença.

Neste eixo, está ainda decidida a ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, estando a RAVE a estudar as melhores soluções técnicas para garantir a sua concretização.

Para o eixo **Lisboa-Madrid**, o Governo acordou com Espanha, em 2005, a construção de uma linha destinada a mercadorias e passageiros, com um tempo de ligação directa, para passageiros, de 2h45m e uma velocidade de projecto de 350 km/h.

A ligação de Alta Velocidade Lisboa-Madrid trará um reforço da integração económica, aproximando Lisboa e Madrid, e Portugal da restante Europa, além Pirinéus, favorecendo ainda a coesão territorial, económica e social, ao servir também as regiões mais carenciadas em ambos os lados da fronteira, Alentejo e Estremadura.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Trata-se de um projecto que a Comissão Europeia, no âmbito da RTE-T, considerou dos cinco mais prioritários, atestando bem a importância desta ligação, facto a que não é alheia a presença, neste Conferência, do Vice-Presidente da CE e Comissário dos Transportes António Tajani.

E trata-se, acima de tudo, de um projecto que visa servir os interesses dos portugueses, quer os da actual geração, quer os das gerações vindouras, a quem queremos deixar um país dotado de capacidade para crescer e para se afirmar entre os melhores.

Queremos, acima de tudo, servir Portugal e os portugueses.

Minhas Senhoras e Meus Senhores

Um investimento como é a Alta Velocidade implica, naturalmente, uma **ponderação entre o seu custo e os seus benefícios**.

A verdade é esta: em termos de **impacto económico e financeiro** e de acordo com os estudos realizados desde o Governo de Durão Barroso, prevê-se que a construção da Rede de Alta Velocidade dê origem, num horizonte temporal de 30 anos:

- À criação de 56 mil postos de trabalho permanentes;
- Ao aumento do investimento privado em € 126 mil milhões;
- Ao crescimento do PIB em € 121 mil milhões; e
- Ao aumento da receita fiscal em € 64 mil milhões.

O projecto da Alta Velocidade irá gerar **efeitos positivos em todas as regiões**: reforça a integração geográfica e fomenta o aumento de competitividade das cidades portuguesas, a sua coesão e o desenvolvimento regional.

Outro dos benefícios identificados no projecto prende-se com a **dinâmica urbana e territorial** que gera.

O grande vector de mudança é introduzido pela diminuição das distâncias, medidas em tempo de percurso, promovendo dinâmicas de maior coesão social, económica e territorial.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

De facto, a futura rede permitirá que mais de metade da população residente em Portugal efectue deslocações, entre os principais centros urbanos nacionais, com um tempo composto de viagem igual ou inferior a 2 horas; e se considerarmos um tempo composto de viagem de 3 horas, cerca de 90% da população beneficiará dessa acessibilidade!

Além dos ganhos de tempo nas deslocações e do impacto socioeconómico, a Alta Velocidade contribuirá para a redução do consumo de combustíveis e das emissões poluentes, promovendo uma **mobilidade mais sustentável** em termos energéticos e ambientais, o que se afigura absolutamente estratégico no contexto actual.

Importa ter presente que viajar de comboio:

- Produz, em média, 3 a 10 vezes menos CO₂ do que os outros modos de transporte
- É, em média, 2 a 5 vezes mais eficiente em termos de energia do que viajar de avião ou automóvel.

Os **benefícios externos** do projecto da rede ferroviária de Alta Velocidade poderão atingir 245 milhões de euros/ano, para o ano de referência de 2025, associados essencialmente à redução da sinistralidade, à redução da poluição atmosférica e às alterações climáticas.

Este resultado deve-se sobretudo ao impacto significativo da Alta Velocidade na **evolução da quota modal ferroviária**, que poderá triplicar no espaço de 30 anos (de 11 para 36%), considerando apenas os eixos Lisboa/Porto e Lisboa/Madrid, o que irá contribuir decisivamente para o desenvolvimento sustentável do país.

Mas falemos também dos **custos**.

Os eixos prioritários representam um investimento de cerca de 7,5 mil milhões de euros quando consideramos apenas a componente de Alta Velocidade e de quase 8,9 mil milhões de euros quando consideramos também as componentes rodoviária e ferroviária convencional.

Importa destacar que os valores de investimento têm vindo a ser sucessivamente revistos em baixa, fruto de optimização de soluções no projecto, com recurso a ferramentas de *Value Engineering* e do estudo mais detalhado das expropriações.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Este dado mostra bem o empenho e o rigor do Governo e da RAVE na gestão do projecto, racionalizando e optimizando soluções.

A solução de **financiamento** prevê que o esforço do Estado seja de 36% do valor total de investimento, sendo o resto do projecto financiado pelas receitas geradas pelo próprio projecto (45%) e por Fundos Comunitários (19%).

Em relação aos **Fundos Comunitários** importa relembrar a decisão da Comissão Europeia de atribuir 383 milhões de euros das Redes Transeuropeias de Transportes ao projecto da rede de alta velocidade, ou seja, 10% do montante total dedicado à ferrovia, disponível para toda a Europa.

Este é um valor claramente superior ao peso equivalente do nosso País e muito acima dos valores atribuídos anteriormente.

De facto, no anterior período financeiro e numa Europa a 15 recebemos 1,5% do total disponível. Agora com 27 países temos 10%.

A estes fundos devemos ainda adicionar os 1.105 milhões de euros do QREN / Fundo de Coesão que estão destinados a este projecto: 955 milhões de euros para a alta velocidade e 150 milhões de euros para a linha convencional.

As elevadas verbas de fundos comunitárias envolvidas neste projecto, não sendo por si só uma justificação do projecto, acabam por traduzir o reconhecimento dado pela União Europeia.

Mais do que isso: importa que fique claro e que todos saibam que estas verbas comunitárias estão especificamente dirigidas à Rede de Alta Velocidade, pelo que, caso esta não seja efectivamente implementada no período de aplicação destes fundos, Portugal perderá a possibilidade da sua utilização.

No que diz respeito ao **modelo de negócio**, e como é do conhecimento de todos, a proposta assenta em Parcerias Público-Privadas, em regime de concessão.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Importa mencionar que o modelo encontrado está em linha com a tendência europeia que aponta para o crescimento da preferência por modelos de negócio com uma componente privada mais alargada, assentes em parcerias público-privadas, em detrimento de modelos com maior exposição estatal.

A escolha deste modelo de negócio teve justamente por base o objectivo de assegurar a comportabilidade para o Estado Português, através de:

- Minimização dos riscos assumidos pelo Estado Português relativamente ao custo do Projecto;
- Redução do custo global do Projecto, através de níveis elevados de concorrência e competitividade no processo de contratação; e
- Dispersão do pagamento do investimento de acordo com a sua vida útil estimada.

Este último ponto é particularmente importante porque desmistifica a questão de estarmos a realizar elevados investimentos públicos numa altura em que estes podiam ser utilizados noutras áreas mais necessitadas ou ainda que o projecto hipoteca as gerações futuras, dado que elas terão que suportar todo o investimento.

Temos um modelo misto em que serão todas as gerações que beneficiam do projecto a suportar o seu financiamento.

De facto, acreditamos que não é justo que uma determinada geração, actual ou futura, suporte na íntegra o financiamento de uma infra-estrutura, que sendo essencial, terá a duração de várias gerações.

Por um lado, a geração actual irá suportar directamente, durante a fase de construção, parte dos valores de investimento, quer através de fundos comunitários, quer através de subsídios do Estado Português.

Por outro lado, quase metade (cerca de 45%) dos encargos será suportada pelos próprios utilizadores do sistema, o que numa infra-estrutura ferroviária é um feito notável, atendendo a que se consideram preços dos bilhetes a níveis competitivos face às alternativas em avião e por rodovia.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

O valor remanescente será suportado directamente pelo Estado ao longo de toda a concessão, diluindo o esforço de financiamento da infra-estrutura assim também pelas gerações vindouras.

Como fica claro para todos, em todo o modelo prevalece uma lógica de solidariedade intergeracional.

Estamos a falar de uma concessão para 40 anos e de uma infra-estrutura que deverá servir Portugal e gerar benefícios durante pelo menos todo o séc. XXI.

Por tudo isto faz sentido que as várias gerações, que irão beneficiar do projecto (as actuais e as vindouras) sejam solidariamente responsáveis no esforço de concretização desta infra-estrutura e serviço essenciais, quer pela sua importância estratégica, quer pelo volume de investimento e encargos consequentes.

Minhas Senhoras e Meus Senhores,

O projecto da Rede de Alta Velocidade em Portugal é, para o Governo, uma prioridade política, com calendários bem definidos e que têm vindo a ser cumpridos.

Em Junho de 2008 foi lançado o concurso público internacional da primeira PPP relativa ao troço **Poceirão-Caia**, tendo sido entregues, no passado dia 1 de Junho, as propostas finais dos dois concorrentes seleccionados para a fase de negociação que, actualmente, está em curso.

No passado dia 30 de Março de 2009, foi lançado o concurso público internacional da segunda PPP relativa ao troço **Lisboa-Poceirão**, que inclui, além de outras infra-estruturas ferroviárias, a Terceira Travessia do Tejo.

A concretização destes dois troços permitirá que o eixo Lisboa-Madrid entre em funcionamento em 2013, tal como foi acordado e reafirmado com o Governo Espanhol em diversas Cimeiras Luso-Espanholas e também na última que teve lugar no passado mês de Janeiro em Zamora.

Como podem constatar, estamos a trabalhar dentro da calendarização prevista, traduzindo o empenhamento do Governo em concretizar este projecto que se assume como um investimento estratégico para Portugal!



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

A não concretização deste investimento não só tornaria o País menos competitivo no médio/longo prazo, afastando-nos permanentemente do resto da Europa, como acarretaria prejuízos significativos, no curto prazo, resultantes da quebra de compromissos já assumidos por sucessivos Governos e do atraso no usufruto dos benefícios sociais e económicos do projecto.

Estou convicto que a Alta Velocidade representa para Portugal um sistema de transportes moderno, sustentável e eficiente e que permitirá a integração de Portugal no espaço ibérico e europeu, sendo ao mesmo tempo um projecto potenciador de emprego, desenvolvimento económico e tecnológico, e potenciador do sistema portuário, aeroportuário e logístico.

É um projecto que assenta numa visão estratégica para o País e para a Europa, em particular neste período de crise global que nos afecta, e que, a nosso ver, muito contribuirá para o desenvolvimento e modernização do País no período pós-crise.

E não estamos sós nesta avaliação: esta é a visão da Comissão Europeia e da generalidade dos países europeus, como está bem traduzido, por exemplo, pela recente decisão da Cimeira Franco-Espanhola que decidiu **antecipar** a construção das linhas de Alta Velocidade entre Espanha e França. Esta é também a visão de Governos como o dos EUA e do Brasil que decidiram, muito recentemente, dar prioridade a este tipo de projecto.

Na realidade, trata-se de um investimento com um elevado retorno social, económico e fiscal e por isso o Governo continua a estar empenhado na sua realização.

Esta Conferência, como disse no início da minha intervenção, é mais uma excelente oportunidade para discutirmos este projecto com a profundidade e o sentido de responsabilidade que, certamente, preside a esta iniciativa da Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Pela minha parte, posso garantir que o Governo estará atento às conclusões desta Conferência.

Muito obrigado pela vossa atenção.