



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

INTERVENÇÃO DE SUA EXCELÊNCIA

**O MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E
COMUNICAÇÕES**

António Mendonça

“Portugal em Exame 2010”

Lisboa, 18 de Novembro de 2009

(vale a versão lida)

1/18



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

O tema deste seminário é “dos défices ao desenvolvimento”.

É, sem dúvida, um tema desafiante na medida em que nos convida a conciliar uma análise de conjuntura com uma perspectiva de médio e longo e prazo. É, por isso mesmo, um desafio a quem se confronta com as responsabilidades de conciliar a resposta aos problemas estruturais da economia com as restrições que a conjuntura actual impõe.

Direi, em síntese, que é o grande desafio que se coloca no momento actual a quem tem as responsabilidades de gerir as obras públicas, os transportes e as comunicações em Portugal.

Tentarei dar a minha visão do problema.

A primeira questão que importa esclarecer é a dos défices a que nos estamos a referir, uma vez que, no contexto da economia e da sociedade portuguesa muitos défices podem ser considerados – e não apenas aqueles que resultam da actividade económica directa – que têm consequências directas sobre o modo e o ritmo com que poderemos encarar a perspectiva do desenvolvimento.

Na impossibilidade de considerar todos eles retenho aqueles que são mais condicionantes e que, sem dúvida, são aqueles que foram objecto de discussão privilegiada no Seminário: o défice interno e o défice externo.

A segunda questão prende-se com o conceito de desenvolvimento e, também aqui, a abordagem não é fácil na medida em que apela para múltiplas dimensões da vida em sociedade, incluindo a da sua própria sobrevivência, que seria despropositado trazer aqui, sem que isso signifique menor consideração pelo interesse e competência dos participantes.

Privilegiando uma abordagem simples e pragmática entenderei desenvolvimento como economia competitiva, geradora de crescimento e de emprego de qualidade, energética e ambientalmente



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

sustentável, permitindo ao mesmo tempo e em consequência incrementar o bem-estar dos cidadãos.

Estas duas questões resumem-se a uma muito simples e muito directa mas, nem por isso menos difícil e complexa de resolver que é esta: **como poderemos reencontrar o caminho do crescimento económico, dadas as restrições orçamentais actuais e a dinâmica do endividamento externo.**

É minha convicção que uma resposta coerente e efectiva a esta questão deve ser encontrada em dois planos distintos, se bem que interligados:

- no plano da política económica estrutural, visando o levantamento dos constrangimentos estruturais à afirmação da competitividade global e empresarial da economia portuguesa;
- no plano da política económica conjuntural, dando resposta aos problemas do momento e ajustando a concretização dos objectivos de natureza estratégica às restrições circunstanciais.

Portugal confronta-se com uma dupla ordem de desafios. Desafios, de natureza conjuntural, que se prendem com as manifestações internas da crise financeira e económica internacional. Desafios, de natureza estrutural, que estão ligados à incapacidade revelada pela economia portuguesa de se ajustar atempadamente às novas dinâmicas resultantes da globalização económica, em geral, e da sua plena integração na economia europeia, em particular. Esta incapacidade de ajustamento atempado manifesta-se de forma evidente no plano da integração europeia, acompanhando a perda progressiva de autonomia das políticas monetária e económica e culminando, na prática, com a estagnação da economia portuguesa desde a constituição da zona euro no final da década de 90 do século passado.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Estando obviamente interligadas e condicionando-se reciprocamente, as situações que conduzem a esta dupla ordem de desafios não devem, no entanto, ser confundidas.

É importante que se reconheça que as causas da crise económica conjuntural transcendem em muito a economia portuguesa sendo um resultado de disfunções sistémicas e de desequilíbrios no funcionamento da economia internacional, estimulados pelas políticas, hoje reconhecidamente irresponsáveis, de desregulação e desregulamentação financeira e do *laissez-faire* das instituições de *governance* mundial.

As causas dos problemas estruturais são, naturalmente, mais específicas e residem nas debilidades endémicas da economia portuguesa, que se evidenciaram ao longo das três últimas décadas em que se desenvolveu a sua integração na economia europeia e na economia global.

O reconhecimento desta dupla natureza das dificuldades actuais e dos desafios que elas colocam é absolutamente essencial na medida que se afirma uma tendência para escamotear as responsabilidades da crise económica e financeira internacional no aumento do défice orçamental e no endividamento interno e externo e, por outro lado, para reduzir a necessidade de correcção das debilidades estruturais da economia portuguesa a um simples problema de saneamento financeiro do Estado.

É importante que se reconheça que a resposta às manifestações da crise económica e financeira internacional não está apenas ao alcance dos responsáveis portugueses. Exige uma acção coordenada, a nível europeu e internacional, alargando e consolidando a experiência adquirida no final de 2008 quando a falência do Lehman Brothers ameaçou fazer derrocar todo o sistema financeiro internacional.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Neste sentido, a mais recente decisão europeia de criar o Fundo de Estabilização de 750 mil milhões de euros constitui um passo acertado no caminho da criação de mecanismos económicos para uma solidariedade europeia - que continua a faltar - e da injeção de um clima de confiança. Mas continua a faltar um quadro conjunto de relançamento económico o que pode dificultar a consolidação das tendências de recuperação que se vêm desenhando.

A este propósito importa sublinhar o bom desempenho evidenciado pela economia portuguesa ao longo de toda a crise que não só se afirmou como uma das que menos decresceu no contexto da União Europeia em 2009 como, também, uma das que mais rapidamente iniciou a recuperação, culminando com o maior crescimento homólogo e em cadeia no primeiro trimestre de 2010, 1,7% e 1,0% respectivamente, confirmando os sinais de maior dinamismo económico já detectados e que se haviam manifestado, em particular, na recuperação da actividade portuária.

Não sendo tudo é, todavia, significativo, contrariando a ideia de ineficácia das políticas governamentais anti-cíclicas que foram adoptadas e o pessimismo relativamente à capacidade de os agentes económicos e das empresas se adaptarem às exigências da situação. O comportamento da economia portuguesa ao longo da crise é a confirmação de que continua a existir um espaço próprio para políticas de relançamento económico e de promoção do emprego, onde o investimento público ou de iniciativa pública tem, naturalmente, um papel relevante.

A resposta às manifestações da crise estrutural exige, como é óbvio, políticas de natureza mais ampla e de carácter estratégico que se orientem para o levantamento dos diversos constrangimentos à valorização do espaço económico português e do seu tecido empresarial. Estas políticas devem ter como preocupação central o reforço das condições de competitividade e de atractividade da economia portuguesa, a valorização da sua posição geo-estratégica o que passa, naturalmente, pela prioridade à modernização do sistema de infra-estruturas económicas, seja no plano interno, seja no plano das articulações internacionais.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

As dificuldades conjunturais, constituindo, como é óbvio, restrições ao desenvolvimento de políticas estruturais, designadamente no plano financeiro, não devem, no entanto servir de argumento para parar projectos que são absolutamente essenciais para a própria viabilidade económica a prazo da economia portuguesa e das suas empresas. Estes projectos podem ter, ainda, como se disse atrás, efeitos muito significativos no relançamento económico se for dada prioridade àqueles que maximizam a incorporação nacional e a criação de emprego.

Todavia, na ausência de uma política coordenada europeia de relançamento económico os países ficam mais expostos e as restrições financeiras específicas assumem uma dimensão maior, na medida em que revelam todas as fragilidades estruturais e atraem a atenção dos especuladores internacionais. Os graus de liberdade dos países diminuem mas isso não significa que a única opção que se oferece é parar com o investimento de modernização infra-estrutural.

Pelo contrário, as políticas de carácter estrutural tornam-se mais necessárias exigindo-se, no entanto, que os critérios de selectividade sejam mais apertados, que a flexibilidade de execução seja aumentada e que a monitorização do seu cumprimento seja reforçada.

É precisamente nesta perspectiva que devem ser avaliados os projectos em curso de modernização e ampliação da rede rodoviária nacional, de introdução da alta velocidade ferroviária e de modernização da rede convencional com prioridade ao transporte de mercadorias e a ligação ao sistema marítimo-portuário, bem como a construção do novo aeroporto.

Uma economia como a portuguesa, pequena, aberta e periférica no contexto europeu, não pode prescindir do investimento público e do papel estratégico do Estado para a criação de um contexto atractivo e das condições favoráveis ao desenvolvimento da iniciativa empresarial interna e externa. Esta iniciativa, da qual está dependente em larga medida a produção de bens transaccionáveis e a exportação do país, será cada vez mais sensível à qualidade da envolvente



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

económica geral e à fluidez e custo das ligações logísticas entre Portugal e o exterior: seja por via terrestre, seja por via aérea, seja por via marítima.

Ao induzirem externalidades positivas para as empresas privadas, os investimentos públicos podem ter importantes efeitos na rentabilidade dos capitais privados, incentivando o próprio investimento privado (efeito *crowding in*). As novas infra-estruturas criam a possibilidade de novos negócios por reduzirem custos de transporte, facilitarem acessibilidades e a mobilidade de pessoas e mercadorias e reduzirem outros custos de contexto relevantes para a actividade empresarial.

A qualidade das infra-estruturas constitui também um factor de competitividade acrescida entre países e regiões gerando atractividade de novas actividades e investimento. Neste sentido, o investimento público ou de iniciativa pública pode ter um efeito muito importante de *crowding in* também no que respeita ao investimento estrangeiro.

Por fim, a importância do emprego indirecto e induzido, a incorporação de inovações tecnológicas e organizacionais que a modernização infra-estrutural implica, o aproveitamento dos *spillovers* espaciais e tecnológicos por outras actividades, são factores que potenciam ganhos de produtividade e consequente competitividade acrescida das empresas e do país.

Sem pôr em causa os objectivos de natureza estratégica o governo entendeu, face à evolução das circunstâncias internacionais e as suas repercussões nas condições de acesso a financiamentos, reforçar a política de selectividade e reponderar a oportunidade de lançamento de alguns projectos programados. Relativamente aquilo que havia ficado consagrado no PEC, decidiu-se reavaliar a concessão rodoviária “Auto-estradas do Centro”, redefinir a Parceria Público Privada II no âmbito da construção da linha ferroviária de alta velocidade entre Lisboa e Madrid que, como



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

se sabe, inclui a Terceira Travessia do Tejo e deixar em aberto a decisão sobre a data e o modelo de construção do novo aeroporto de Lisboa.

Importa a este respeito sublinhar que não está em causa o compromisso com o lançamento dos projectos mas tão só a oportunidade e o interesse para o Estado de esse lançamento ser feito nas actuais circunstâncias com os modelos com que estavam desenhados.

O QUE ESTÁ EM CURSO

A decisão de reavaliar alguns projectos foi acompanhada da reafirmação do empenho do governo em levar para a frente todos os compromissos já firmados, designadamente no plano das concessões rodoviárias, da alta velocidade ou das redes de nova geração.

Permitam-me que faça algumas referências a estes projectos

Concessões rodoviárias

O pacote das designadas “Novas Concessões” engloba 1990 km e, destes, apenas cerca de 25% da rede são em AE. Os restantes 75% 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, tendo já contribuído, por exemplo, para uma redução da sinistralidade em cerca de 35% entre finais de 2004 e finais de 2009.

Nestes 1990 km incluem-se 1132 km de novas vias, das quais 704 não têm perfil de AE e 428 com perfil AE, dos quais 235 km com portagens. Serão efectuadas ainda obras de requalificação/conservação em 858 km.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

É importante que se diga que as análises custo/benefício destas concessões apontam para um VAL económico global de 8,3 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. Estima-se, ainda, a participação de mais de 1000 empresas de diversas dimensões e sectores de actividade.

Alta velocidade

No que respeita à alta velocidade assinou-se no dia 8 de Maio o contrato de concessão com o consórcio Elos, liderado pela empresa Soares da Costa.

De acordo com a calendarização dos trabalhos o início da obra no terreno deverá ocorrer em Setembro/Outubro próximos.

Importa reafirmar que no âmbito deste projecto foram realizados exaustivos estudos relativos a todas as vertentes do mesmo, designadamente:

- As melhores soluções técnicas;
- A configuração da rede que melhor serviria as populações;
- Os seus benefícios para o País;
- Os seus custos e impactes sobre as finanças nacionais.

Relativamente aos resultados dos estudos realizados, gostaria apenas de recordar e salientar alguns aspectos:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- A análise custo - benefício revela que o projecto será largamente positivo para o País, traduzindo-se numa TIR Económica de 5,90% e um VAL Económico de 271 Milhões de Euros.
- Em ano de cruzeiro, quase 9 Milhões de Passageiros irão utilizar a Alta Velocidade Lisboa – Madrid, e mais de 2,2 Milhões de toneladas de mercadorias serão transportadas por este transporte;
- Durante o período de construção, a ligação Lisboa – Madrid irá gerar um aumento anual de 0,7% do PIB e 0,8% do Emprego;
- No Turismo, haverá um aumento superior a 770 mil hóspedes por ano.

Os custos do projecto foram reduzidos, desde as estimativas iniciais até hoje, em cerca de 900 Milhões de Euros, o que é revelador da atitude e do rigor com que o projecto foi sempre abordado por parte de todos os intervenientes.

Ao contrário do que muito se tem dito, os impactos para o Orçamento de Estado, com a presente Concessão, no período de vigência do PEC, serão de apenas 0,04% do PIB em 2011, e de 0,03% do PIB em 2012. Em 2010 e 2013 os seus impactos serão nulos.

Também ao contrário de algumas informações que têm sido veiculadas, a operação desta linha será largamente rentável, permitindo libertar fluxos que permitirão cobrir a totalidade dos custos de manutenção da linha e ainda uma parte significativa do investimento.

Considerando o saldo entre os encargos anuais para os parceiros públicos – Estado e REFER – e os fluxos libertos pela operação da linha, o valor médio dos encargos líquidos deste projecto, ao longo dos 40 anos da Concessão, será de apenas 0,015% do PIB.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Redes de Nova Geração

Sobre as redes de nova geração importa lembrar que durante 2009 foram abertos cinco concursos públicos para a a instalação, gestão, exploração e manutenção de redes de comunicações electrónicas de alta velocidade, em zonas rurais do território português Norte, Centro Alentejo e Algarve, Açores e Madeira.

Dos referidos concursos três (os que envolvem o território continental) foram concluídos, tendo sido feita a adjudicação e estando em curso a fase prévia à celebração dos respectivos contratos. Os dois concursos que ainda decorrem – que abrangem os territórios dos Açores e Madeira – estão próximos da sua conclusão.

Pretende-se, com estes concursos disponibilizar, para as zonas rurais, o acesso ao serviço de internet de alta velocidade com níveis de cobertura mínimos de 50%.

Importa sublinhar que, no que respeita à oferta de acessos a *internet* por banda larga, Portugal oferece já níveis de cobertura superiores à média da União Europeia relativamente a qualquer das três modalidades de oferta do serviço (DSL, Cabo e Móvel). Na cobertura através da rede de cabo, para as zonas rurais, Portugal apresenta uma das maiores percentagens de toda a União Europeia (50% contra uma média europeia de 13,8%).

Neste momento todas as escolas estão cobertas por redes de banda larga e Portugal é considerado o número 1 em matéria de governo electrónico.

Portos



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Embora menos objecto de atenção por parte da comunicação social mas não menos importante em termos de desenvolvimento económico é importante referir a aposta estratégica que tem sido feita nos portos e nas suas articulações com o sistema de logística e de transportes.

A aproximação de Portugal ao centro económico da Europa, a articulação com Espanha e a articulação do espaço económico português com a América, África e a Ásia são linhas de política fundamental para a modernização e atractividade do País e, para isso, é fundamental a articulação e integração técnica e territorial do sistema portuário, logístico e das concomitantes ligações rodoviárias e ferroviárias.

Quanto ao sistema portuário nacional, os investimentos realizados nos últimos anos possibilitaram melhorias significativas na competitividade das infra-estruturas portuárias nacionais, conferindo-se ainda um maior papel à iniciativa privada.

Apesar dos resultados obtidos é firme intenção do governo prosseguir o esforço de modernização e de adaptação às novas exigências das estruturas marítimo-portuárias. Desta forma, consideram-se cruciais:

- a prossecução da orientação de desenvolvimento do sistema portuário nacional, nomeadamente através da adaptação das infra-estruturas portuárias à procura potencial;
- a conclusão do processo de concessões dos terminais portuários; a promoção da articulação destas infra-estruturas com as plataformas logísticas e com as redes rodoviárias e ferroviárias, nacionais e internacionais, de forma a alargar os *hinterlands* portuários;
- a conclusão do Plano Nacional Marítimo-Portuário, instrumento orientador da política sectorial, e a concretização das orientações que nele vierem a ser definidas;
- a criação e internacionalização da marca «Portos de Portugal»;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- a efectivação de uma política valorizadora da actividade dos portos enquanto agentes de desenvolvimento económico regional e de promoção de relações económicas internacionais;
- a prossecução de uma política orientada para a efectivação do potencial inerente ao posicionamento geoestratégico de Portugal no espaço atlântico;
- em suma, do que se trata é de, também por esta via, dar um efectivo conteúdo ao conceito, tão em voga, de economia do mar.

Relativamente ao sistema logístico nacional, será dada continuidade ao projecto “Portugal Logístico”, incluindo a criação, em desenvolvimento da Janela Única Portuária, da Janela Única Logística.

É objectivo, com a criação da rede logística nacional e a sua articulação com redes internacionais, transformar Portugal numa plataforma atlântica de entrada de movimentos internacionais no mercado ibérico e europeu servindo, simultaneamente, as necessidades nacionais e regionais.

O QUE VAI SEGUIR-SE

Gostaria, se me permitem, pela importância de que se revestem, dizer algumas palavras adicionais sobre dois projectos que foram objecto de reavaliação: a ligação de alta velocidade entre Lisboa e o Poceirão, incluindo a Terceira Travessia do Tejo (PPPII) e o Novo Aeroporto.

PPPII

Dadas as alterações de circunstâncias impostas pela conjuntura financeira internacional e a necessidade de racionalizar os encargos financeiros decorrentes para o Estado, foi decidida a não adjudicação deste concurso público, prevendo-se a sua reavaliação e o posterior lançamento de um novo concurso público para a Terceira Travessia do Tejo.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

O que se pretendeu com esta decisão foi reduzir a necessidade de recurso ao mercado de crédito privado com a realocação de fundos comunitários afectos a outros projectos cuja execução não poderia ser realizada nos prazos antes definidos e que, por esse facto, corriam o risco de ser perdidos.

Os fundos comunitários afectos a este projecto ascendiam a 170 milhões de euros, num total mínimo de 2 000 milhões de euros. O objectivo é aumentar substancialmente este montante diminuindo os impactos sobre o endividamento e sobre os encargos futuros para o Estado. Adicionalmente serão revistos alguns aspectos de natureza técnica e de execução da obra que poderão reduzir os custos de construção.

Importa sublinhar que não está em causa a necessidade e a importância da TTT, tendo em conta os projectos de alta velocidade de ligação a Madrid, o novo aeroporto e o ordenamento da região envolvente. Tão pouco está em causa a natureza rodo-ferroviário do projecto, dado que a própria componente rodoviária constituirá fonte importante de receita e de financiamento do projecto.

Acrescente-se que é esta dupla natureza que permite atingir uma TIR Económica de 20,4% e um VAL Económico estimado em 10,000 milhões de euros ao longo do período da concessão.

Novo aeroporto

No que respeita ao novo aeroporto foram publicadas a 14 de Março de 2010 as Bases de Concessão do Serviço Público Aeroportuário de apoio à aviação civil, passo importante no sentido da definição do papel da ANA na gestão do sistema aeroportuário e na construção do novo aeroporto de Lisboa.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Está em curso, como se sabe, o processo de Avaliação de Impacte Ambiental, entregue na APA a 9 de Março de 2010 e que deverá dar lugar à emissão da respectiva DIA em Outubro deste mesmo ano.

O que o governo decidiu foi protelar a decisão relativamente ao modelo de privatização e de construção do aeroporto tendo em conta a instabilidade financeira actual e a necessidade de encontrar a melhor solução e o melhor momento tendo em conta a preocupação de maximização do interesse público.

Não está em causa, de forma alguma, a concretização do projecto e a importância que ele reveste para o desenvolvimento económico do país.

O aeroporto da Portela tem actualmente um movimento de 13 milhões de passageiros/ano e uma capacidade máxima de 17 milhões de passageiros/ano, efectiva a partir de 2011 após a conclusão das obras de ampliação em curso.

Os condicionamentos actuais, devem-se ao número máximo de lugares de estacionamento de aeronaves e ao número máximo de movimentos de aeronaves por hora.

Apesar de se estar abaixo da capacidade máxima, são já notórios os constrangimentos, em especial nas horas de ponta. Em determinados períodos do dia (entre as 7h e as 9h e entre as 18h e as 19h) o aeroporto trabalha próximo ou mesmo no limite da sua capacidade com a consequente indisponibilidade de *slots*.

No último verão, cerca de 5000 *slots* foram recusados. Alguns destes foram renegociados e aceites noutra faixa horária mas outros perderam-se definitivamente. Actualmente, qualquer companhia de aviação que pretenda apenas aquelas faixas horárias dificilmente verá o seu pedido satisfeito o que tem como consequência a sua anulação ou o desvio para outros aeroportos, particularmente da nossa vizinha Espanha, desvios estes que se podem tornar definitivos.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Durante os últimos 20 anos o número de passageiros cresceu a uma taxa anual média em torno de 4,5%, tendo sido mais acentuada nos últimos anos com o desenvolvimento e expansão das companhias Low-Cost.

As melhores previsões de crescimento para os próximos 10 anos, elaboradas pela Boeing e pela Airbus, apontam para uma taxa média anual de 5%. Considerando uma taxa de crescimento anual de 4% o aeroporto estará esgotado em 2017. A partir desta data o crescimento será nulo e o aeroporto funcionará em condições de qualidade e eficiência muito deterioradas. *Caeteris Paribus*, em 2018 não entrarão em Portugal cerca de 650 mil novos passageiros. E em 2020 serão cerca de 2 milhões de passageiros com todos os efeitos directos, indirectos e induzidos associados.

Deve ainda destacar-se que, em termos internacionais, a situação portuguesa não foi a que mais sofreu com a crise. Em 2009, a aviação no seu conjunto teve uma quebra na ordem dos 6% com Portugal a registar um decréscimo de 3,2%, bem abaixo do valor médio. Saliente-se, ainda, o facto de no 1.º trimestre de 2010 Portugal ter registado um crescimento de 8,5%, o que deve ser comparado com o crescimento da TAP que foi de 12%.

A situação portuguesa deve ser comparada com a nossa vizinha Espanha. Actualmente, o aeroporto de Barajas tem cerca de 49 milhões de passageiros, estando nos 15 primeiros aeroportos do mundo. Os investimentos recentemente realizados de ampliação da sua capacidade, na casa dos 6 mil milhões de euros, permitem receber 70 milhões de passageiros e é possível estender até aos 80 milhões.

O objectivo dos seus responsáveis é torná-lo num *hub* europeu para as ligações com a América do Sul e outras partes do globo de forma a confirmá-lo como um dos mais importantes aeroportos do mundo e afirmar por esta via a posição geoestratégica de Espanha na economia global.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Penso que não é necessário dizer muito mais sobre o novo aeroporto de Lisboa a não ser recordar que a discussão sobre a necessidade da sua construção já dura há quarenta anos! Enquanto uns fazem os outros discutem!

A necessidade de coerência e de estabilidade nas políticas

A intervenção já vai longa e importa terminar.

Gostaria de deixar, no entanto, algumas observações adicionais.

A discussão sobre os projectos de modernização de infra-estruturas tem estado mais centrada no plano ideológico e político do que no plano económico que é onde verdadeiramente deveria estar situada.

Sendo projectos de natureza estrutural importa analisá-los do ponto de vista da sua importância económica, dos benefícios que geram para a sociedade e para as empresas, do impacto sobre o emprego, a competitividade, etc.

Infelizmente não é isso que tem acontecido, privilegiando-se, em muitos casos, uma abordagem desinformada e desinformativa, não raro raiando a fronteira da demagogia.

Por outro lado, importa ter presente que o país necessita de coerência e estabilidade das suas políticas, particularmente aquelas que implicam uma forte mobilização de recursos e têm efeitos indirectos e induzidos muito significativos. São centenas ou mesmo milhares de grandes, médias e pequenas empresas, dos mais diferentes sectores de actividade, que se mobilizam em função de expectativas que são criadas deixando de lado projectos alternativos.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Flutuar nas decisões estratégicas é o pior que pode acontecer para a estabilidade económica e para o investimento das empresas, promotor do emprego e do crescimento, particularmente num contexto de crise como o actual.

As dificuldades conjunturais, embora exijam capacidade de adaptação e flexibilidade não podem por em causa decisões de natureza estratégica que são absolutamente vitais para o levantamento dos constrangimentos à afirmação da competitividade das empresas e o desenvolvimento económico do país.

Sintetizando as ideias fundamentais que eu procurei transmitir com esta intervenção, diria que é imprescindível juntar à análise das condições financeiras que o país atravessa a componente da economia e a reflexão sobre o modo como o país poderá gerar os factores de competitividade global e empresarial que assegurem de forma sustentada o investimento interno e externo, o crescimento económico e o emprego. Sem crescimento económico não é possível resolver de forma sustentada os problemas dos défices e do endividamento.