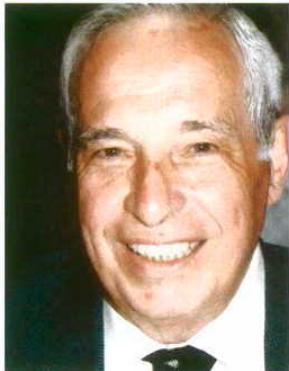


Humberto Ferreira



hsalvadorferreira@clix.pt

Portugal deve organizar mais regatas e eventos para partilhar com as potências mundiais

Turismo, transportes e logística lideram competitividade

Em 1995 e 2000, Portugal concluiu duas obras-primas aeroportuárias em Macau e na Madeira. E tem o grande lago do Alqueva, a grelha de auto-estradas com menos trânsito, a par do IC19 Lisboa-Sintra, a euro-rodovia com tráfego mais intenso. Mas o sistema virtual de portagens nas ex-scuts tem a cobrança mais complicada, travando o tradicional intercâmbio transfronteiriço. Escusado adiantar quem fica a perder? Em Espanha o IVA é 18%, combustíveis e bens custam menos, e o nosso comércio raiano morreu, asfixiado por Lisboa.

Se o Turismo é o nosso maior exportador e fonte cambial, isente-se os carros ligeiros de matrícula estrangeira das portagens nas ex-scuts, partilhando esse generoso brinde com os nossos emigrantes que, no verão e pontes dos feriados europeus, vêm a Portugal gastar os seus excedentes e poupanças – ajudando a pagar a nossa dívida externa. As portagens nas scuts afastam utentes nacionais e estrangeiros mas o Estado vai pagar aos concessionários a quebra de receitas contratada nas PPP. Ouvidos moucos!

Entretanto, suspendeu-se a obra do Túnel do Marão, o mais longo da Europa, várias auto-estradas, barragens e o TGV Pocerão-Elvas. Sem estradas e comboios ficamos mais isolados da rede transeuropeia de transportes. O ramal de Sines fechou por inviabilidade mas a nova linha Sines-Elvas desagrada aos verdes por atravessar uma zona de montado. Faz de conta que é uma cidade, dêem a volta por fora. E Sines, afinal, não dispõe ainda de auto-estrada directa de Lisboa nem da fronteira. Chega-se lá pelo IP8 e IC33. Assim, o porto não poderá substituir Roterdão e Hamburgo, como entrada na Europa para as importações do Oriente e Pacífico.

INGOVERNÁVEIS – Há quatro aeroportos internacionais e ainda exigem a pista da base dos F16 (Monte Real) para tráfego comercial, sem haver empresas que garantam a viabilidade da obra. Há 10 estádios validados pela FIFA, quatro deles sem alta competição e há dois autódromos sem F1. Somos recordistas da maior taxa per capita de museus e de autarquias. Mas 150 mil protestaram no 1º de Outubro, em Lisboa e Porto contra a troika e a favor do status quo.

EUROFERROVIA – Japão e Europa não dispensam a alta velocidade. E desde Junho de 1984, a Grã-Bretanha está ligada a França pelo Eurotunnel. Enquanto Portugal e Espanha usam a bitola ibérica, pois a linha Lisboa-Carregado data de 1856, apenas 46 anos após a 3ª invasão francesa. Desde 1992, a Espanha desenvolve a rede AVE a partir de Madrid. Portugal atrasou-se, contentando-se com o Sud-Express Paris-Lisboa desde 1887 – que teve ramais para Londres e Madrid, mas há anos que a linha convencional vai da Beira Alta para Irún-Hendaye, onde muda para o TGV até Paris. Os madrilenos que vêm tomar banho à Caparica usam o Lusitânia Expresso, um comboio-hotel diário convencional da Renfe, aliás, tal como o material do Sud-Express e da linha precária Porto-Vigo.

Bruxelas, Lisboa e Madrid não responderam a este atraso, ignorando a reconversão da bitola

ibérica e a articulação da rede ibérica de carga e passageiros com a transeuropeia. Preferiram alinhar na aposta AVE Lisboa-Madrid, via Badajoz. Mais um raio AVE, dos oito que irradiam da capital para a Catalunha e restantes autonomias. E Madrid atrasou a linha do Arco do Atlântico Vigo-Bilbau, a linha costeira Sevilha-Barcelona, e as ligações a França. Mas é verdade que a linha Lisboa-Porto-Vigo faz sentido, para dinamizar o Arco Atlântico do Noroeste Ibérico, onde se destacam os portos de Lisboa, Leixões e Bilbau, este terminal de ferries Roll On-Roll Off.

BEM-VINDO – Felizmente chegou de Vancouver o ministro Álvaro que mudou o rumo e a estratégia. Adeus bitola ibérica. Prioridade às linhas transeuropeias do Tejo e de Sines para França. Adeus TGV a 350kmh. Chega o AVE a 120 e 250kmh para carga ou passageiros. Em simultâneo, antes da inevitável quebra do ciclo euro-rodoviário, apostar na marinha mercante e nos eixos ferroviários de Sines, Tejo e Norte, para o transbordo, nos dois sentidos, de contentores TEU para e da Europa, não de/para Madrid. Espero que Madrid siga agora o mapa da aproximação ibérica à Europa.

REGRESSO AO MAR – Portugal tem, numa das maiores áreas exclusivas do Atlântico, cerca de 20 portos oceânicos, mas apenas Sines e Lisboa satisfazem os armadores das frotas pós-panamax, podendo garantir, após as obras, o transbordo de milhares de unidades TEU para o norte da Europa. Aviso: Sines e Lisboa estão ainda abaixo dos níveis de Roterdão, Hamburgo, etc., enquanto Algeciras e Tânger Med2 se preparam há anos para o aumento de tráfego em 2014. Os portos seguem o conceito de hub aéreo, atraindo múltiplos armadores. Temos quatro dos melhores terminais de cruzeiros: Alcântara, Rocha (este desactivado, apesar de suspensas as obras dos terminais de Santa Apolónia e TIR de Alcântara), Ponta Delgada, e Funchal. Estamos a competir no promissor mercado de cruzeiros, no seio da aliança Cruise Atlantic Europe, com oito parceiros (Lisboa, Leixões, La Coruna, Bilbau, Brest, St. Malo, Dover e Cork). Mas Southampton, Londres, Havre, Amsterdão, Copenhaga, Vigo, Cadiz e Algeciras não fazem parte da CAE.

Há uma boa rede de marinas no Continente, Açores e Madeira. Os ícones da marina da Horta e Peter's Café continuam a atrair muitos veleiros transatlânticos. Portugal deve organizar mais regatas e eventos para partilhar, com as potências mundiais, o topo do desporto e turismo náuticos. Basta ver na net a afluência às semanas de vela em Cowes, Amsterdão, Hamburgo, Palma de Maiorca, etc. Enquanto Cascais, Belém, Portimão e Vilamoura ficam a milhas. Temos subido bastante nos meios do surf mundial, com destaque para os eventos em Peniche (uma das melhores ondas mundiais), Ericeira, Guincho, Litoral Alentejano e Costa Vicentina. Com estes trunfos competimos em vastas frentes do Turismo, Mar e Logística. Temos talentos, assim haja liderança e crédito. E até o FADO pode ser património imaterial da Unesco. Basta-nos avançar e projectar mais a nossa experiência colectiva.