



REPÚBLICA
PORTUGUESA

SECRETÁRIO DE ESTADO
DAS INFRAESTRUTURAS

DIA DO TRANSITÁRIO

14 de Outubro - Ílhavo

Senhor Presidente da APAT,

Senhores transitários,

Demais convidados,

Começo por cumprimentar todos os presentes na pessoa do António Nabo Martins, a quem agradeço o convite para estar neste Dia do Transitário. É com muita honra que aqui estou para discutir as inquietações, perplexidades e ambições da APAT que, por serem as vossas, serão também - pelo menos parcialmente - as do Governo.

Queria comentar o título dado ao evento - “Disrupção e Resiliência” –, que me parece particularmente feliz, em particular pelo destaque que dá à palavra “disrupção”. É provável que quando, no futuro, os historiadores se debruçarem sobre os primeiros anos da 3.ª década do século XXI, lhe deem o título de “A Grande Disrupção”.



Primeiro, veio a pandemia, que gerou uma brutal e abrupta redução de capacidade de quem produz e de quem transporta e distribui. Como consequência, os preços dos fretes de vários ramos de transporte atingiram níveis nunca vistos, o acesso a equipamento de transporte passou a ser uma preocupação constante, a disponibilidade de bens energéticos foi posta em causa, e a capacidade de resposta de alguns dos principais portos mundiais foi penalizada em sucessivas vagas. No fundo, desapareceu a previsibilidade do funcionamento das cadeias logísticas.

Quando procurávamos sair do impacto profundamente disruptor da pandemia, a invasão da Ucrânia por parte da Rússia veio colocar sob pressão adicional, no mercado internacional, um conjunto crítico de bens, serviços e recursos materiais e humanos para o restabelecimento das cadeias logísticas, que procuravam ainda recuperar da emergência vivida nos 2 anos anteriores.



Os momentos de grande disrupção, como uma pandemia ou uma guerra, têm uma característica paradoxal: os processos e as pessoas que são quase invisíveis para quase toda a gente quando tudo flui normalmente passam, de repente, a abrir os telejornais. Quando as prateleiras dos supermercados ameaçam ficar vazias; quando existe o risco de haver racionamento de combustíveis; quando uma encomenda demora a chegar 6 meses em vez de 6 dias – de repente, a sociedade apercebe-se de quão fundamentais são todos aqueles que fazem chegar os bens essenciais, no fim da cadeia, a nossas casas.

Os momentos de crise das cadeias logísticas são, assim, uma grande lição, uma espécie de “curso rápido” sobre como funciona uma economia e uma sociedade. Ouvimos tantas vezes que os mercados governam a economia, e que a sociedade é feita de indivíduos que se governam a si mesmos. Mas quanto tudo pára, quando as cadeias de abastecimento entram em rutura, apercebemo-nos que a economia é feita de algo muito menos abstrato que os mercados, e que a sociedade é muito mais do que indivíduos atomizados.



Ambos são feitos de redes complexas compostas por milhões de partes; de ligações entre pessoas que são ao mesmo tempo trabalhadores, consumidores, cidadãos, pais; de interdependências frágeis entre leis nacionais e europeias, o nível de manutenção da infraestrutura ou do meio de transporte, ou simplesmente estado da meteorologia... Basta um destes elos bloquear, haver um buraco na rede, uma interdependência falhar, e toda a cadeia pode parar.

O estudo de uma cadeia de abastecimento – de como ela funciona e de como ela falha – pode mostrar de forma exemplar o que é trabalho coletivo; de como, no fim da cadeia, mesmo o consumo mais individual, mais isolado de um bem só é possível pela enorme coordenação e organização coletiva entre quem o produziu, quem o transportou e quem o fez chegar até nós.

Acontece, porém, que estas redes, estas ligações, estas interdependências não são apenas entre pessoas, empresas, e mercados e Estados. O que as últimas décadas têm mostrado é que



as interdependências são mais intensas e envolvem, de forma agressiva, o meio ambiente. O enorme impacto das nossas atividades sobre o equilíbrio dos ecossistemas tem obrigado a repensar como vivemos, como trabalhamos, como produzimos bens e serviços, como distribuímos o que produzimos ou como consumimos.

Podemos não saber quanto tempo vai durar a “grande disrupção” que resultou da pandemia, primeiro, e da guerra, depois - mas temos a certeza de que uma outra grande transformação vai ser longa e profunda. Podemos chamá-la de a “grande descarbonização”.

Este não é apenas um imperativo de cariz moral ou civilizacional. Ele já está e vai continuar a moldar, de modo progressivo mas inexorável, os enquadramentos legais a nível europeu e nacional. No quadro do Pacto Ecológico Europeu, e em particular no âmbito do pacote legislativo *Fit for 55*, a União Europeia prossegue a construção de uma ambiciosa - alguns dirão demasiado ambiciosa - arquitetura regulamentar que promete trazer impactos muito significativos, para

não dizer quase revolucionários, em todos os modos de transporte, e em todas as atividades que fazem as cadeias logísticas funcionar.

Este pacote legislativo ainda não está fechado, e é por isso cedo para avaliar o seu impacto global. Mas não é difícil antever que, no futuro próximo, os imperativos gêmeos da transição verde e da transição energética penalizarão, desde logo financeiramente, as infraestruturas e os transportes mais poluentes e menos sustentáveis, enquanto infraestruturas e transportes que respeitem as metas ambientais serão incentivados - ou mesmo impostos aos Estados e às empresas.

Se esta corrida estava já em curso antes da pandemia e da guerra, ela é agora ainda mais intensa. Ou seja, o advento da “grande disrupção” - e em particular o choque energético que resultou da invasão da russa da Ucrânia - veio tornar mais premente a “grande descarbonização”.



Por fim, a “grande descarbonização” tornou ainda mais importantes os esforços que todos os países europeus estão a desenvolver no que podemos chamar a “grande integração” intermodal.

A articulação entre as infraestruturas e os transportes terrestre, marítimo, ferroviário e aéreo é uma prioridade de todos os Estados, que se procuram dotar de condições para um funcionamento mais fluido das cadeias logísticas. Este é um domínio onde é possível construir um círculo virtuoso entre diferentes objetivos. Menor pegada ecológica; maior eficiência no transporte de mercadorias; maior redundância e resiliência do ecossistema logístico; e maior concorrência intermodal. Todos estes objetivos podem ser atingidos criando maior complementaridade entre, por exemplo, o transporte marítimo e o ferroviário. Neste momento, são vários os portos nacionais que estão a desenvolver projetos de reforço das capacidades intermodais que permitirão à ferrovia ganhar um papel estratégico até aqui, em grande medida, ocupado pelo modo rodoviário.



O Porto de Leixões passará a gerir o terminal da Infraestruturas de Portugal junto ao porto e está a avançar com o projeto do Porto Seco da Guarda. A isto devemos somar os projetos de construção de um novo terminal, devidamente integrado com a ferrovia e que, mais a médio prazo, irá permitir a Leixões reforçar a sua importância, em particular, no centro-norte da Península Ibérica.

Já o Porto de Aveiro conseguiu um apoio muito importante, através de uma candidatura bem-sucedida junto da Connecting Europe Facility que permitirá, juntamente com recursos próprios, a implementação de um terminal intermodal. Este projeto permitirá aos operadores do Porto fazerem comboios de 750 metros, aumentando a capacidade da operação, fazendo de Aveiro uma opção válida para servir o país, mas também a região central da Península Ibérica.

Em Setúbal estamos a avançar com a modernização e reforço da ligação ferroviária, que irá permitir ao Porto aumentar a quota de tráfego por via ferroviária e oferecerá mais uma opção fiável e eficiente para movimentação de cargas.



Por fim, o Porto de Sines irá beneficiar de forma clara de todos os investimentos em curso no corredor internacional sul, projetando-se que a viagem de mercadorias até Espanha seja encurtada em cerca de 3 horas, o que, juntamente com os investimentos de expansão da capacidade ferroviária dentro do próprio Porto, constituirão uma melhoria da sua competitividade a nível ibérico.

Finalmente, no PT2030 estão destinados 118 milhões de euros para os Portos do continente, abrangendo vários investimentos centrados na transferência modal. Um dos mais emblemáticos será um investimento que irá garantir a navegabilidade do Estuário do Tejo até Castanheira do Ribatejo, e que constituirá, na prática, uma nova via navegável, já reconhecida na proposta recente da Comissão Europeia na sua revisão da Rede Transeuropeia de Transportes. Esta via permitirá retirar muitos camiões das estradas, com a consequente redução de emissões de gases de estufa e do risco de sinistralidade.

Antes de terminar, uma nota sobre dois pontos que atravessam, de forma transversal, os três temas de que falámos: a grande disrupção, a grande descarbonização e a grande integração intermodal.

Em primeiro lugar, os riscos da concentração vertical das grandes empresas internacionais, que ameaçam níveis saudáveis de concorrência nos mercados globais e podem gerar situações de exploração inaceitável dos mais fracos pelos mais fortes. Este é um enorme desafio para a regulação a um nível europeu, senão mesmo entre blocos continentais.

Em segundo lugar, a necessidade de colaboração entre setor público e setor privado, e aqui a dois níveis. Por um lado, ao nível do investimento - tanto de Estados como de empresas - que vai ser necessário para responder aos desafios das transições verde e energética, da integração modal, do aumento de resiliência de infraestruturas e de cadeias logísticas perante um sem número de forças disruptoras.

Por outro lado, a necessidade de cooperação entre o setor público e o setor privado ao nível da troca de informação, do debate, da partilha de possíveis soluções, uma cooperação essencial para a construção de boas políticas que sirvam o ecossistema logístico – e dessa forma a economia portuguesa.

Neste aspeto, o Governo estará sempre disponível para discutir com a APAT e outras entidades da sociedade civil, no fórum que for tido como mais conveniente, sobre a melhor forma como implementar cadeias de abastecimento mais resilientes.

Espero que o evento de hoje seja mais um momento desse trabalho coletivo. Obrigado a todos e bom trabalho.