

Mobilidade vs desertificação

É por demais conhecido que Portugal tem graves problemas demográficos e de desertificação que afetam e afetaram a sustentabilidade económica, financeira, social e territorial do país.

As previsões conhecidas são assustadoras. Em 2070, Portugal terá menos 1,2 milhões de habitantes; o número de jovens diminuirá de 1,5 milhões para 900 mil e os idosos passarão de 2,1 para 2,8 milhões. O índice de envelhecimento mais do que duplica, passando de 147 para 317 idosos, por cada 100 jovens. Segundo o INE, estas tendências são transversais a todo o território.

Este cenário faz saltar à vista a dimensão do problema e já deveriam ter feito disparar os alarmes para que todas as estratégias e políticas públicas estivessem concertadas por forma a contribuir para a inversão destas tendências.

A mobilidade é um fator determinante para o crescimento económico e desenvolvimento dos territórios, cabendo-lhe um papel de contribuinte líquido para a inversão destas tendências. Se uma mobilidade acessível a todos e com forte cobertura territorial é condição para a fixação de populações, os investimentos em infraestruturas de transportes são determinantes para impulsionar as atividades económicas e captar investimentos para territórios onde a economia é mais frágil. A este propósito convido-o a refletir sobre um exemplo recente e um facto atual.

O exemplo refere-se ao recente lançamento da construção da linha ferroviária Évora-Elvas e à requalificação e eletrificação do troço Covilhã-Guarda, na linha da Beira Baixa. Estes são dois bons exemplos de como as infraestruturas de transportes têm forte impacto na economia e na mobilidade. Se muitos dizem que estes investimentos não vêm resolver o problema ferroviário que o país tem desde há décadas e em nada valorizam o território e o interior, já muitos agentes económicos têm opinião contrária, atribuindo-lhes grande valor económico, pois agilizam as exportações e possibilitam, no caso do troço Covilhã-Guarda, uma requalificação mais eficiente e rápida da linha ferroviária da Beira Alta, que é um eixo fundamental para as exportações e para a mobilidade das pessoas. É bom referir que a requalificação do troço Covilhã-Guarda, que inclui a concordância desta linha com a da Beira Alta, confere à cidade da Guarda o papel de hub de distribuição dos fluxos ferroviários, na entrada e saída de mercadorias e passageiros, sendo por isso um adutor de mais economia na região e um fator competitivo para a captação de investimentos em novas

indústrias e empresas de logística.

Falta ainda muito para resolver os problemas da rede ferroviária nacional, mas estes investimentos são passos importantes, para que outros sejam realizados.

O facto atual a refletir prende-se com o estado da arte no que toca aos processos de contratualização, a cargo das novas autoridades de transportes. Sendo o novo regime considerado um passo em frente na descentralização das decisões quanto aos sistemas de transportes, o processo, que desejavelmente terá de estar implementado em 2019, parece estar muito aquém do desejável e do recomendável. Seja por falta de capacitação técnica, falta de recursos financeiros para estudos e pareceres ou, em muitos casos, por desleixo e incúria das CIM's e autarquias que as compõem, o certo é que este processo, não está sequer a correr. Cabe agora ao Governo central alterar a estratégia ou rever os instrumentos disponibilizados, pois os resultados não são visíveis e os que o são, são residuais.

por José Monteiro Limão

Por:

Fonte: