

X Seminário Ibérico dos Economistas

"As Relações Ibéricas no Contexto Atual: Desafios e Oportunidades"

Lisboa, 24 de maio de 2023

Comunicação apresentada por: **Carlos Correia da Fonseca**

Presidente da Mesa da Assembleia Geral da Delegação Regional do Centro e Sul (DRCA) da Ordem dos Economistas

O processo de globalização económica tem estado associado a uma contraditória explosão dos nacionalismos. Apesar dos recuos na sequência da pandemia COVID -19 e do desastre da Ucrânia, o processo de globalização estará para ficar. Globais também são as ameaças que se colocam a toda a humanidade e ao próprio planeta: alterações climáticas a conhecer um ritmo que ultrapassa as previsões pessimistas, perigo de aparecimento de novos vírus pandémicos, pobreza, migrações e ainda o risco nuclear.

Seria de esperar que estes fatores, globalização económica, alta mobilidade de pessoas à escala planetária, e a consciência das ameaças globais, levassem ao desenvolvimento da cooperação, que se deveria exprimir num crescimento do multilateralismo e da integração política e social. Mas não, o que acontece é o contrário. Partem-se países em mosaicos de regiões independentes, os movimentos independentistas regionais ganham fricção, e os antagonismos à escala global crescem. E o que seria o embrião de um governo planetário, as Nações Unidas, caminham para a irrelevância

Após o descalabro da União Soviética acreditou-se que chegara o “fim da História”, no dizer de Francis Fukuyama, que o mundo seria agora unipolar e que o sistema político, económico e social designado por neoliberalismo estava para ser oferecido a todo o mundo, cheio de liberdades e de direitos humanos, ou como o demonstra Thomas

Piketty¹, de forte concentração da riqueza num número cada vez mais reduzido de cidadãos.

Contudo, de facto o mundo já não é unipolar. A China deverá ultrapassar a curto prazo o PIB dos Estados Unidos da América, o seu poderio militar é crescente e, após a iniciativa da Nova Rota da Seda (*Belt and Road Initiative*) e do Banco Asiático para o Investimento em Infraestruturas (AIIB), passou a ser uma clara alternativa ao mundo do dólar, em especial com a criação de uma futura e inevitável divisa de trocas e de reserva mundial.

É neste quadro de visão geoestratégica que ouvi a Presidente da Comissão Europeia, Úrsula van der Leyen, referir, na nona Cimeira Euro-Mediterrânica, a propósito do projeto H2MED, o seguinte: “A Península Ibérica está a tornar-se um importante *hub* energético europeu para o resto do mundo”.

Para mim é a primeira vez que um não ibérico fala da Península Ibérica como uma entidade geopolítica.

Caros Colegas Economistas Ibéricos

Os países e regiões ibéricas têm muito mais a ganhar com uma ação coordenada do que agindo cada um por si.

Ocorre-me a este propósito o velho exemplo da Teoria dos Jogos conhecido como Stag Hunt, caça ao veado, também conhecido como *jogo do interesse comum (common interest game)*. Imaginem esta situação: há dois caçadores que podem escolher entre cooperar ou agir individualmente. Podem caçar veados ou lebres. Se ambos cooperarem, caçando o veado juntos, eles terão uma recompensa maior do que se cada um caçar sozinho. A probabilidade de um caçador isolado caçar um veado é pequena, porque exige uma estratégia de caça partilhada. No entanto, existe o risco de que um caçador opte por caçar a lebre individualmente, buscando um ganho menor, mas garantido, enquanto o outro caçador escolhe caçar o veado. Nesta situação o mais

¹ PIKETTI, Thomas, *Capital e Ideologia*, Círculo dos Leitores, Lisboa, 2019. ISBN 978-989-644-615-4

provável é um dos caçadores ficar com a pequena lebre e o outro com coisa nenhuma. A questão central é a confiança. Se um caçador acredita que o outro irá cooperar, então é racional para ambos caçarem o veado, já que é a escolha que maximiza o benefício conjunto. No entanto, se houver desconfiança ou incerteza sobre a ação do outro jogador, a estratégia dominante pode ser caçar a lebre individualmente para garantir um benefício mínimo.

A Teoria dos Jogos, em especial a Teoria dos Jogos Evolutiva, é rica a demonstrar as vantagens das atitudes cooperativas. Hoje o discurso maioritário está focado na competitividade, no sucesso individual de pessoas ou empresas, num quadro de luta permanente pela sobrevivência. Eu prefiro falar em cooperação porque é isso que permitiu que o *sapiens* evoluísse e que o distingue do chimpanzé ou do bonobo, as espécies mais próximas.

Se é verdade que a História, sob diversos aspetos, nos separou, não é menos verdade que temos todos a ganhar em esquecer Tordesilhas e olhar de frente e em conjunto para a realidade atual.

As alterações climáticas estão aí, com efeitos cada vez mais desastrosos. Se cada um de nós, por exemplo, pensar a água dos rios, que constituem um bem comum, à revelia do outro, cairemos na situação típica da tragédia dos comuns: portugueses e espanhóis irão puxar para si a água que nos rios vai escasseando até à sua exaustão. Isto é ainda mais grave porque a água está a ser usada com forte irracionalidade, como por exemplo regar plantações altamente consumidoras de abundantes recursos hídricos e desadaptadas da realidade hídrica e climática. No final, a Andaluzia, o Alentejo e o Algarve serão uma continuação do Sahel africano.

No domínio ferroviário Portugal está contemplado com um dos projetos da rede transeuropeia de transporte (RTE-T), o Corredor Atlântico, que atravessa 4 países (Portugal, Espanha, França e Alemanha, serve 15 portos, tem 44 terminais e capacidade para 8000 comboios-ano). Ligará as capitais Lisboa, Madrid, Paris até à cidade alemã de Mannheim. **(SL1)**

Compreende linhas de Alta Velocidade e linhas convencionais, de passageiros e de mercadorias.

No quadro deste corredor atlântico, mas não só, Portugal tem todo o interesse em articular o desenvolvimento da sua rede ferroviária de alta velocidade com a Espanha.

Já ouvi vozes críticas que afirmam que a Alta Velocidade ferroviária entre Lisboa e Madrid irá traduzir-se numa maior entrada de capitais espanhóis em Portugal, como se isso fosse uma ameaça, numa ilustração patética do velho aforismo que reza que “de Espanha nem bom vento nem bom casamento”. A verdade é que todos os investimentos devem ser bem-vindos, desde que enquadrados pela Lei e regulados por quem de direito.

Também se afirmou que a Espanha quer boicotar as ligações ibéricas para defender os seus portos e plataformas logísticas. Nunca encontrei da parte dos responsáveis do Governo de Espanha ou dos seus agentes económicos, nomeadamente durante a fase da minha vida em que tive responsabilidades governamentais, nada que se pareça com essa atitude. Pelo contrário. O que é verdade é que Portugal ficou a pensar e a discutir e a Espanha agiu. **(SL 2)**

A primeira linha de alta velocidade espanhola que liga Madrid a Sevilha, foi inaugurada em 1992, ou seja, há 31 anos. Com estes 471 km iniciou-se um processo que atualmente coloca a Espanha no segundo lugar mundial (logo a seguir à China) dos países com maior extensão de linhas de alta velocidade, que já atingiram 3.769 km.

Também a operação ferroviária tem conhecido rápidas mudanças em Espanha. O que era um monopólio detido pela empresa pública RENFE, passou a ser um sistema concorrencial. A Ouigo España, uma filial da companhia estatal francesa SNCF, opera agora serviços ferroviários de alta velocidade em Espanha, que competem com a Renfe. No início, a Ouigo España só competiu na linha Madrid-Barcelona, mas em 2022 também começou a funcionar na linha Madrid-Valencia. Em resposta a esta concorrência crescente, a Renfe lançou a sua própria marca Renfe Avlo, que explora serviços de baixo custo utilizando comboios Renfe repintados e modificados. Esta marca continua a expandir-se com novos serviços para Sevilha, que deverão começar em junho deste ano.

No final de 2022, à Renfe e Ouigo España juntou-se a um terceiro concorrente, a Iryo. A marca, que é parcialmente detida pela empresa ferroviária italiana Trenitalia e pela espanhola Air Nostrum, entrou no mercado oferecendo tarifas a partir de 18 euros.

A maior parte da rede espanhola de alta velocidade está em bitola europeia (1.435 mm). **(SL3)** Existem algumas exceções, como o troço **Santiago - Ourense** (no caso de linhas construídas especificamente para velocidades superiores a 250 km/h) ou a linha Vigo - Corunha (exemplo de linha adaptada para velocidades na ordem dos 200 km/h), que foram feitas com bitola ibérica (1.668 mm). Como disse a Ministra dos Transportes Raquel Sanchez, “a concorrência reduziu os preços e fez com que os comboios de AV perdessem a sua natureza elitista”.

Do lado português, arrancámos em 2010 com a rede de AV em articulação com Madrid. Reuni então com o Ministro Jose Blanco e visitei obras em curso. Nós estávamos a avançar com um contrato para a construção da linha AV Lisboa – Elvas e convencional de mercadorias de Sines a Elvas, e a Espanha comprometeu-se a avançar com o Badajoz-Madrid. Nós parámos, a Espanha, que também sofreu a crise do subprime, avançou mesmo assim.

Entretanto Portugal decidiu, finalmente, avançar com a linha Lisboa – Porto, que se deverá ligar a Vigo. O investimento previsto é de cerca de 4900 milhões de Euros até 2030.

A Fase 1 compreende o troço entre o Porto e Soure, com um investimento de cerca de 3000 milhões de Euros e conclusão prevista em 2028.

A Fase 2, entre Soure e o Carregado, tem um investimento estimado de 1900 milhões de Euros e deverá estar concluída até 2030.

A Fase 3, entre o Carregado e Lisboa, tem um impacto pequeno no tempo de viagem, pelo que só deverá ser construída mais tarde. Entretanto, o acesso dos comboios a Lisboa far-se-á pela linha do Norte, que será quadruplicada entre Alverca e Azambuja e terá, assim, capacidade para acomodar os serviços de alta velocidade.

Oitenta e dois por cento do transporte internacional de mercadorias de/para Portugal faz-se maioritariamente para Espanha **(SL4)**. A sua maioria (92%), por estrada. Por isso, se pretendemos promover o transporte ferroviário internacional de mercadorias temos de estar compatibilizados com a rede espanhola. Esta é maioritariamente em bitola ibérica **(SL 5)**.

É com este argumento que foi decidido que a linha de alta velocidade portuguesa será em bitola ibérica, ficando diferente da grande maioria da rede AV espanhola e do resto da Europa. O argumento para justificar esta decisão prende-se à desejada interoperabilidade de toda a rede nacional: um comboio AV da linha Lisboa – Porto poderá, por exemplo, sair no Entroncamento e fazer a linha da Beira Baixa agora em velocidade reduzida. Explica-se ainda a opção pelo facto da maior parte da rede espanhola de mercadorias estar em bitola ibérica e ao facto das ligações Badajoz-Madrid e Guarda – Salamanca ainda não estarem definidas para a Alta Velocidade. Este é um assunto que tem de ser definido a muito curto prazo. O facto de o governo português já ter optado pela bitola ibérica indicia, espero eu, que do lado espanhol já haja decisão em relação à ligação de AV de Salamanca a Portugal e à linha Badajoz – Madrid na mesma bitola.

Os principais portos espanhóis têm ligações ferroviárias. **(SL6)**. O porto que mais carga ferroportuária movimenta é o de Barcelona, seguido de Valência e de Bilbao. Algeciras, mais especializado no transbordo, tem menor volume de carga ferroportuária.

Todos os portos ibéricos são, de alguma forma, concorrentes entre si, o que é legítimo e mesmo desejável. Mas, também aqui, temos mais a ganhar com a cooperação do que com a competição cega. A Espanha encontrou uma solução inteligente para a coordenação geral: criou uma empresa pública, a Puertos del Estado, que inclui 46 portos de interesse geral geridos por 28 Autoridades Portuárias. Esta empresa coordena e controla a eficiência de todos estes portos e depende diretamente do Ministério das Obras Públicas, sendo responsável pela prossecução da política portuária nacional definida pelo Governo. Uma solução semelhante poderia ser adotada em Portugal, mas não o foi. A existir, tornaria mais fácil a coordenação ibérica como um todo.

Espero também que no domínio aeroportuário a cooperação venha a desenvolver-se. Fala-se muito da possibilidade de o Hub aéreo de Madrid vir a tomar o hub de Lisboa, nomeadamente através da aparentemente decidida privatização da TAP. Tal contrariaria os interesses portugueses e, mais uma vez, o que importa é desenvolver e coordenar as políticas. Importa caçar o veado e não apenas duas lebres. Trata-se de hubs complementares que podem ter um papel muito forte nas ligações entre a Europa, Américas e África.

Uma última palavra para o setor energético, onde estão presentes personalizadas muito mais capacitadas do que eu para tecer considerações.

Portugal definiu como objetivo estar na linha da frente europeia na produção de energia verde.

No caso do Hidrogénio Verde, o projeto H2MED, a que já me referi, constitui uma peça fundamental para o transporte de hidrogénio. Ele consiste na criação de um corredor para o transporte passando por Portugal, Espanha, França. A Alemanha aderiu ao projeto já em 2023. O corredor deverá estar a funcionar em pleno em 2030 e custará quase 3 mil milhões de Euros. Haverá ligações internacionais a construir entre Celorico da Beira e Zamora (248 km) e entre Barcelona e Marselha (455 km em ligação submarina).

O financiamento europeu deverá chegar a 50%. Terá a capacidade para transportar dois milhões de toneladas de H2 anualmente, o que corresponde a 10% do consumo anual da União Europeia previsto para 2030.

Foi neste quadro que a Presidente da Comissão se referiu ao à Ibéria como *hub* líder da energia verde.

O sistema exclui o transporte de gás natural, ou seja, será totalmente dedicado ao H2. Por isso os nossos dois países deverão fazer a reconversão da rede de gás para hidrogénio. No caso português teremos de reconverter as ligações das zonas produtoras da Figueira da Foz e de Monforte a Celorico. Aqui a articulação com a Espanha é essencial já que sem o transporte através da Espanha as obras portuguesas serão inúteis.

Outro projeto onde a articulação com a Espanha é essencial é o da exportação de energia elétrica. Portugal está a apostar fortemente na produção de eletricidade eólica offshore. Presentemente a potência de produção de eletricidade renovável é de 14,4 GW: 7,1 GW hídrica, 5,6 eólica e 1,7 fotovoltaica. A potência que se pretende instalar offshore é de 10 GW, ou seja, quase o dobro da potência elétrica eólica em terra e mais de 80% de capacidade total. Tirando os anos de 2016 a 2018, Portugal tem tido necessidade de importar eletricidade. Em 2021, por exemplo, o consumo foi de 51,4 TWh e a produção foi de pouco menos de 50 TWh. Admitindo um fator de capacidade

no eólico offshore de 30% (na energia hídrica e eólica este fator anda em torno dos 20%) a produção do parque de 10GW poderá produzir 26 TWh de eletricidade, o que representa mais de 50% do consumo total de eletricidade, passando Portugal a ser exportador. Como a eletricidade não voa, será necessário que as ligações entre Portugal e Espanha sejam melhoradas e ampliadas, e ainda que a França seja menos protetora do seu nuclear.

Muito obrigado