

ECONOMIA



Cristina Bernardo

PROJETO TRANSFRONTEIRIÇO

Cimeira Luso-Espanhola recebe pedido de ligação ferroviária Faro-Sevilha

Algarve e Andaluzia vão entregar aos governos de Portugal e Espanha um documento a solicitar ligação ferroviária entre os aeroportos de Faro e Sevilha.

JOÃO PALMA-FERREIRA
jferreira@jornaleconomico.pt

A ligação ferroviária entre os aeroportos de Faro e Sevilha, “que pressupõe a construção de uma ponte ferroviária no Guadiana, bem como a eletrificação da parte final da Linha do Algarve até Vila Real de Santo António e a reabilitação da linha ferroviária entre Huelva e Ayamonte, é uma proposta consensual para as associações de empresários de Sevilha, de Huelva e do Algarve e está a ser vertida num documento conjunto que será entregue aos governos de Portugal e de Espanha na altura da Cimeira Luso-Espanhola, que se realizará no início do quarto trimestre de 2021”, detalhou ao Jornal Económico o presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Algarve, José Apolinário.

Esta proposta de modernização de infraestruturas transfronteiriças traduz uma forte cooperação nesta euroregião, “coincidindo com a revisão do regulamento n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo às orientações da União Europeia para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que está em discussão no segundo semestre do ano, e que deverá enquadrar a ligação do corredor ferroviário do sudoeste ibérico a Portugal”, adiantou José Apolinário.

Além da ponte ferroviária no

Guadiana – tipicamente enquadrável nos projetos transfronteiriços europeus –, a ligação ferroviária entre os dois aeroportos de Faro e Sevilha, que deverá ser assegurada por comboios modernos e de alto desempenho, implica projetos equivalentes em Portugal e Espanha. As obras nas linhas das duas regiões não ultrapassam uma extensão aproximada de 50 quilómetros em cada um dos dois países.

“Na revisão do regulamento 1315/2013, as verbas alocáveis aos projetos ferroviários transfronteiriços são suscetíveis de serem majoradas”, comenta o presidente da CCDR do Algarve. Refere o regu-



JOSÉ APOLINÁRIO
Presidente da CCDR do Algarve

“A ligação ferroviária entre os aeroportos de Faro e Sevilha é querida pelas associações empresariais das duas regiões”

lamento 1315/2013 que “o planeamento, o desenvolvimento e a exploração das redes transeuropeias de transportes contribuem para a consecução de importantes objetivos da União, tais como o reforço da coesão económica, social e territorial”.

Assim, e “no quadro da rede ferroviária transeuropeia, a região do Algarve defende como prioritária a nova ligação ferroviária Algarve-Huelva-Sevilha, conetando os aeroportos internacionais de Faro e Sevilha, um investimento estratégico apoiado pelas associações empresariais de Sevilha, de Huelva e do Algarve, e pelo vice-conselheiro de Fomento, Infraestruturas e Ordenamento do Território da Junta de Andaluzia, Mário Muñoz-Atanet, e pelos municípios do Algarve”, esclarece José Apolinário.

“A eletrificação da Linha do Algarve, prevista concluir até ao final de 2023, deverá ser acompanhada por investimento ferroviário estruturante para o sudoeste da Península Ibérica, ligando o Algarve à Andaluzia e à rede europeia de alta velocidade”, defende o presidente da CCDR do Algarve.

Já há novos operadores ferroviários a posicionarem-se no mercado ibérico para oferecer serviços *low-cost* de transporte ferroviário de Alta Velocidade, como o Avlo, novo operador do incumbente Renfe, o Ouigo da francesa SNCF, ou o Ilsa, controlado pelos italianos da Trenitalia. ●

CARPE DIEM

Privilégios exorbitantes



FERNANDO PACHECO
Economista

15 de agosto é uma data histórica. É o dia da rendição dos japoneses na Segunda Guerra Mundial. Em termos económicos, é o aniversário da intervenção de Nixon na televisão a anunciar o fim da convertibilidade do dólar.

Foi a consagração do *Exorbitante Privilégio*, o termo criado por Giscard d’Estaing, erradamente atribuído a de Gaulle, para designar o dólar, que permite aos Estados Unidos financiar qualquer déficit de pagamentos imprimindo moeda.

Os outros países, que pagam em dólares, têm que os ganhar no mercado internacional, produzindo e vendendo bens e serviços; os Estados Unidos só têm que os imprimir.

Foi também o fim do último receio ao seu uso: transformar as reservas de dólares em ouro, indo buscá-lo ao Tesouro americano, porque o dólar era “as good as gold”. Foi o que fez de Gaulle, e forçou Nixon a agir.

Foi o fim do dólar convertível e dos câmbios fixos, o adeus ao sistema de Bretton Woods. Passou-se a viver sob o não-sistema monetário internacional, particularmente depois do fracasso do Smithsonian Agreement. O resto é história.

Os Estados Unidos descobriram que estavam melhor assim, com menos regras e menos restrições. Uma moeda de reserva é, de facto, um exorbitante privilégio. Nem havia sequer que recear um pouco de inflação: que importa se os preços sobem e o dólar perde valor, se para pagar basta imprimir dólares?

E assim, com Ronald Reagan os Estados Unidos passaram de primeiro credor mundial a primeiro devedor mundial. Ter a moeda de reserva é um privilégio que explica a antipatia americana com a criação do euro e os ataques que foram movidos ao seu papel e credibilidade.

Hoje tudo é mais difícil. A ascensão da China e o declínio dos Estados Unidos representam uma ameaça maior ao

atual estado de coisas que o euro alguma vez foi; as cibermoedas e os ciberataques são um perigo de perturbação à ordem económica e às bases do funcionamento do atual sistema – terminar com a nossa vida eletrónica seria voltar à Idade da Pedra.

Se viver com um vírus é mau, como seria sem teletrabalho, internet, redes sociais e multibanco? Impensável.

As guerras mais importantes de hoje são invisíveis, passam-se no ciberespaço, custam milhares de milhões e decidem eleições. Isto obriga a decisões estratégicas, resistir à tentação das vitórias de curto prazo para perder a guerra a longo prazo.

Mas a retirada do Afeganistão fragilizou Biden. Quem, em Taiwan ou na Coreia do Sul, pode confiar nos americanos? Onde está o *America’s back* da primeira intervenção de Biden após tomar posse? Traiu ou não os que os Estados Unidos aliciaram para aliados?

Depois de um fracasso desta dimensão da sua política externa, Biden não pode ter fracasso igual na frente interna, na sua política económica. É bom que tenha muito cuidado no desenho dos estímulos à atividade económica, da saída do *quantitative easing* e do *tapering*, ou os democratas correm o risco de não se sentarem na Casa Branca durante muito tempo. ●

Onde está o “America’s back” da primeira intervenção de Biden após tomar posse? Traiu ou não os que os Estados Unidos aliciaram para aliados?