

Fórum

“O papel dos Portos de Aveiro e da Figueira da Foz no desenvolvimento regional e no reforço da competitividade do Centro”

1. Saudação à organização/CEC e à Mesa
2. Introdução

Quando o Sr. Presidente do CEC, Dr José Couto, me convidou para este painel e me deu como tema “*As infraestruturas portuárias e o desenvolvimento das plataformas logísticas e áreas de localização empresarial*”, veio-me à memória uma peça de teatro de Anton Tcheckov, “*Os malefícios do tabaco*”, em que um conferencista que deveria dissertar sobre esse tema, acaba divagando sobre a sua vida conjugal, acabando por nada dizer sobre o tabaco e os seus malefícios.

Na verdade, o que posso dizer sobre esta matéria que outros nesta sala não digam muito melhor?

Vou contudo tentar uma abordagem ao solicitado que evidencie as dificuldades que temos em desenvolver projetos, indiscutivelmente potenciadores de desenvolvimento, e as razões porque, por vezes, falham ou adormecem no tempo.



No contexto deste Fórum, com os Portos como pano de fundo, irei abordar o projeto Centrológis – Plataforma Logística Polinucleada do Porto da Figueira da Foz.

3. O projeto Centrológis: utopia ou quimera?

Em Julho de 2006, foi apresentado o Relatório Final de um trabalho que avaliava a sustentabilidade de uma Plataforma Empresarial e Logística polinucleada da área de influência do Porto Comercial da Figueira da Foz.

Esse projeto resultava da vontade política dos municípios de Cantanhede, Coimbra, Condeixa, Figueira da Foz, Leiria, Mealhada, Mira, Montemor-o-Velho, Pombal e Soure em desenvolver um “pólo territorial especializado em serviços, logística e turismo, saúde e lazer, sustentado no estabelecimento de condições de referência no suporte competitivo às empresas e assente em relações de complementaridade com as restantes regiões do Centro de Portugal.”

Associado a esta visão estava uma lógica de articulação e potenciação de um “círculo virtuoso” de desenvolvimento, com os seguintes eixos:

Novas vantagens competitivas, com o desenvolvimento de condições portuárias e logísticas;

Outra imagem da Região, com uma estratégia comum de promoção e captação de empresas e investidores;



Novos serviços, com oferta de áreas de localização empresarial;

Deste modo, um vasto território com dinâmicas empresariais relevantes, apostava no Porto da Figueira da Foz como peça fundamental de um projeto de desenvolvimento regional.

Pela primeira vez tentava-se dar coerência a um conjunto de investimentos, desde a ZAL da Figueira da Foz à plataforma logística da Mealhada, tecendo uma rede polinucleada de infraestruturas de acolhimento de iniciativas empresariais ancoradas no potencial de crescimento económico induzido pelo Porto da Figueira da Foz.

E pela primeira vez tentava-se criar uma imagem comum de promoção deste território e defendia-se uma gestão partilhada das infraestruturas existentes e a construir.

Tínhamos, aparentemente, em mãos um projeto de sucesso... uma utopia ao nosso alcance. E passados seis anos o que temos?!...

4. As debilidades da gestão política e a ausência de um Governo Regional

Foram feitos investimentos na modernização e otimização das condições de operacionalidade do Porto da Figueira no montante de cerca de 35 milhões de euros.



Infraestruturas como o Parque Tecnológico de Coimbra, I Park, a Plataforma Logística da Mealhada, ou o Parque Logístico e Industrial de Arazede estão concluídas ou em curso.

Mas o modelo de gestão partilhada, a política comum de comunicação e promoção não se concretizaram eficazmente.

Então o que falhou?

Na minha modesta leitura, falhou a coordenação política em termos internos e, externamente, falharam as premissas de investimento público regional, cenário agravado pela crise económica e financeira que emergiu em 2008 e 2009.

Em termos de coordenação política temos que nos interrogar se projetos desta dimensão, que envolvem parceiros privados, municípios e entidades do sector público empresarial podem assentar em estruturas pouco consistentes movidas por significativo voluntarismo.

Como se monitoriza o grau de empenhamento político dos parceiros, a sua estabilidade temporal e respetiva responsabilização financeira? Como justificar que projetos com fortes externalidades positivas sejam financiados maioritariamente com recurso aos orçamentos municipais?

Que confiança se pode ter na execução de investimentos públicos, optimizadores deste ou daquele projeto, previstos nos programas dos Governos da República ou nos documentos de planeamento regional?



Atrevo-me a dizer, o que hoje é quase uma heresia - que só um Poder político regional poderá colmatar estas debilidades organizacionais.

Vejamos agora as premissas do investimento público regional que optimizaria este projeto:

Previa-se a construção do Aeroporto Internacional da Ota que aproximaria a Região Centro desta infraestrutura cuja proximidade é vital para o desenvolvimento económico. Em poucos meses deitaram-se para o lixo anos de estudos e favoreceu-se Lisboa e a Península de Setúbal.

Pedia-se a utilização do aeroporto de Monte Real para voos Low Cost e opta-se pelo Montijo, favorecendo Lisboa e a Península de Setúbal.

Previa-se a ligação ferroviária de alta velocidade Aveiro – Vilar Formoso. Foi um nado morto.

Previu-se depois a construção da auto-estrada Coimbra – Viseu que a crise empurrou para as calendas gregas.

Defendia-se a revitalização da linha ferroviária do Oeste e do Ramal da Pampilhosa, para circulação de mercadorias, e abandonam-se as mesmas.

Em suma, as grandes opções estratégicas de políticas públicas que poderiam contrariar o esvaziamento da Região Centro e potenciar este e outros projetos de desenvolvimento regional, foram abandonadas ou reprogramadas a favor da região de Lisboa e da Península de



Setúbal.

Atrevo-me de novo a dizer que esta tendência de esvaziamento da Região Centro, em círculos de demissão das obrigações do Estado enquanto construtor da coesão territorial e da coesão social do País, só pode ser travada por um Poder Político Regional forte.

5. As alterações ao modelo de gestão dos Portos

É neste contexto de progressiva menorização da Região Centro, dos seus agentes económicos e políticos, que surge esta tentativa de alteração da estrutura de gestão dos Portos de Aveiro e da Figueira da Foz.

Na eficiência da sua atual gestão está suportada muito da nossa economia regional e, como vimos, há uma diversidade de projetos que aí poderão fundar a sua viabilidade.

Da sua capacidade de interação com as comunidades portuárias, do seu papel facilitador que a proximidade induz, está muito do êxito das nossas empresas exportadoras e importadoras.

E, mais uma vez, a lógica centralizadora, eventualmente em nome de uma pretensa e não provada eficiência económica, à revelia das Comunidades Portuárias, dos Municípios e dos agentes económicos, pretende retirar capacidade de ação à gestão regionalizada dos nossos Portos.



Vejamos o caso do Porto da Figueira da Foz. Desde 2009, altura em que se iniciou a gestão partilhada com o Porto de Aveiro, teve um crescente volume de mercadorias movimentadas.

Será que o modelo se tornará mais eficiente com uma gestão centralizada no Porto de Lisboa, como agora se propõe? O Porto de Lisboa não pode gerir o vizinho porto de Setúbal mas pode gerir os portos de Aveiro e da Figueira da Foz, a 250Km de distância média? Algo vai mal com propostas deste teor...

6. Da Resposta política/ Por um Pacto das Beiras

A minha presença neste Fórum, ao lado do meu Colega Eng. Ribau Esteves, pretende ser um sinal de que os municípios que representamos, enquanto presidentes de duas fortes Comunidades Intermunicipais, se querem unir em defesa dos interesses da Região Centro.

Podemos ter divergências pontuais na análise política mas une-nos a perceção de que é tempo de pôr de lado rivalidades paroquianas e lançar um Pacto de Afirmação da Região Centro.



Hoje na defesa dos nossos Portos e das nossas empresas, devemos ter uma resposta comum, tecnicamente sustentada, economicamente viável e politicamente forte.

Hoje, na defesa de uma Região Centro competitiva em Portugal e no Mundo, teremos que saber construir uma liderança partilhada forte que envolva as Cidades médias da região, os Municípios e as suas Comunidades Intermunicipais, as Universidades e o sangue da nossa sustentabilidade que são as empresas da Região Centro.

Ílhavo, 25 de Julho de 2012

O Presidente da Comunidade Intermunicipal do Baixo Mondego

Jorge M. Teixeira Bento



