

# **Estudo de Valorização Estratégica do Sistema Logístico, de Transportes e de Mobilidade- Perspectiva Económica Regional**

*CCDR – 19 de Julho de 2006*

---

## **Abertura**

O sistema de mobilidade de pessoas e o sistema logístico e de mobilidade de mercadorias são elementos essenciais da organização do território e do desenvolvimento económico e social de qualquer país e qualquer região. Por isso, o estudo sobre esta temática que hoje aqui vai ser apresentado tem uma grande importância para o trabalho em que neste momento estamos envolvidos de definição das linhas estratégicas e programáticas da intervenção dos Fundos Estruturais na Região Centro no âmbito do QREN 2007-2013. Este estudo foi lançado pela CCDR no início de 2005 (pela equipa que nessa altura dirigia esta instituição) e foi prosseguido pela equipa actual, tendo sido concluído em finais desse mesmo ano. O seu lançamento foi, assim, oportuno, pois permite dispor neste momento de mais elementos para este trabalho de concepção e de acção.

Devo precisar, no entanto, antes de mais, que se trata de um estudo e, como tal, de um contributo, entre outros que são necessários, para a definição destas linhas estratégicas e programáticas. A análise e as conclusões dos seus autores são de uma grande valia para esta tarefa (e, por isso, merecem esta apresentação pública), mas apenas vinculam os autores, e não a CCDR (como, aliás, é comum neste tipo de iniciativas).

Aproveito, também, para referir o contributo dado para o estudo pela sua Comissão de Acompanhamento, constituída por técnicos da CCDR e por representantes do Concelho Empresarial do Centro, da Administração do Porto de Aveiro, da REFER, da CP, das Estradas de Portugal, do GabLogis, do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, da Rede Ferroviária de Alta Velocidade e da NAER-Novo Aeroporto. Agradeço a todos a

sua colaboração nesta tarefa e, em especial, a estas entidades externas à CCDR e aos seus representantes na Comissão de Acompanhamento.

O objectivo desta apresentação pública é o de colocar à disposição de todos os interessados os resultados do estudo, para suscitar e alimentar o debate sobre esta questão tão importante, de modo a que, a muito curto prazo, possamos estar em condições de dispor de uma estratégia e de um plano de acção neste domínio que sejam verdadeiramente representativos da visão dos agentes da Região. Aproveito, assim, para pedir a todos os interessados e, em especial, aos senhores autarcas, que, para além dos contributos que possam hoje aqui dar para este tema, façam chegar à CCDR, de preferência por escrito e em termos sintéticos, os seus pontos de vista sobre a matéria, para poderem ser incorporados nas reflexões e nas propostas da CCDR.

Não se trata, com esta iniciativa, de opor nada àquilo que são as opções já tomadas pelo Governo actual e pelos anteriores a este respeito, nem de procurar substituir essas opções, mas sim de fornecer elementos para as escolhas futuras e, naturalmente, para procurar influenciá-las (numa perspectiva construtiva, evidentemente, e com o tempero de um enfoque regional). É este o papel que cabe à CCDR, não só em matéria de mobilidade, mas também nos outros domínios do desenvolvimento económico.

A Região Centro tem particulares razões para prestar atenção e formular propostas neste campo, pois encontra-se actualmente numa situação muito pouco confortável em matéria de vias de comunicação e de logística. De facto, por um lado, beneficia de uma posição de charneira entre o Norte e o Sul do país e fornece ainda ao todo nacional algumas das suas principais ligações terrestres à Europa. Esta função de elo de ligação ao estrangeiro, em particular, permite-lhe, por exemplo, explorar o Eixo rodo-ferroviário Irun-Portugal, tirando partido dos portos de mar da Região e combinando, assim, três meios de transporte diferentes para desenvolver actividades económicas, de logística e outras, em torno deste Eixo transversal. É oportuno referir a este propósito o projecto MIT (Mobilidade, Inovação e Território), que a Região Centro está a desenvolver com a

Região de Castilla y León, precisamente com base nestes recursos e visando actividades inovadoras.

Esta «centralidade», que à primeira vista poderia trazer só vantagens à Região Centro, acaba, no entanto, por lhe trazer também prejuízos, não pela posição de centralidade em si mesma, evidentemente, mas pelo papel que lhe está atribuído neste sistema de ligações interno e externo. De facto, as melhores vias de comunicação que actualmente atravessam a Região, quer rodoviárias, quer ferroviárias, para além da ligação ao estrangeiro (que também servem para ligar a Região Centro a si própria, mas nos seus extremos Norte e Sul), servem sobretudo para a ligar, no plano nacional, às áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, pois são ligações na vertical e inseridas em eixos nacionais. Como, deste modo, se agiliza a mobilidade para estas duas áreas metropolitanas, em detrimento das ligações internas à Região Centro (que estão por construir), em particular, as ligações horizontais entre os seus centros urbanos, este sistema de vias de comunicação desarticula e fragmenta a Região, comprometendo, assim, o seu desenvolvimento.

Este efeito perverso manifesta-se potencialmente em maior grau no que respeita à clivagem entre o interior e o litoral e à estruturação do sistema urbano da Região no seu conjunto. No primeiro caso, a interioridade incide hoje, essencialmente, no Pinhal (Norte e Sul), pois a raia (que antes era a periferia do interior) está em vias de desencravamento pelo conjugação, no plano rodoviário, da A23 com a A25 e, no plano ferroviário, pela possível articulação da linha da Beira Alta com a linha da Beira Baixa. O que falta, assim, à Região no que respeita a esta clivagem é, sobretudo, desencravar este interior, que apresenta uma área de cerca de 10.000 Km<sup>2</sup>, representando, assim, quase metade da Região Centro não alargada.

Esta necessidade de desencravamento foi claramente assumida pelo Governo actual na Resolução do Conselho de Ministros de Março deste ano, que determinou a realização do PROT. Afirma-se aí, nomeadamente, que a Região (cito) «enfrenta dinâmicas que tendem a acentuar os desequilíbrios internos e «está sujeita a ... tensões potencialmente desagregadoras da unidade regional». Esta Resolução aponta, assim, ao PROT, entre

outros objectivos, (cito novamente) «densificar as interacções intra-regionais, (...) melhorando as redes estruturantes de transportes internas à região».

No que respeita, por sua vez, ao sistema urbano, a fraca ligação de uns sub-sistemas aos outros e a frágil estruturação interna de alguns destes sub-sistemas tenderão a prevalecer no quadro de mobilidade existente, pois alguns destes sub-sistemas urbanos são puxados para áreas metropolitanas mais fortes, enfraquecendo, em particular as ligações transversais no interior da Região. Este efeito de drenagem para o exterior e fragmentação interna, que se encontra identificado em documentos-chave da política estrutural nacional (como, por exemplo, o PDR 2000-2006 e a Resolução sobre o PROT a que já fiz referência) é hoje perfeitamente visível no que respeita, em particular, às relações da Guarda, Covilhã, Fundão e Castelo Branco com as outras cidades da Região com as quais não têm ligações directas por auto-estrada.

Ora, o que o país pode ganhar com o desvio tendencial dos fluxos de mercadorias e de pessoas dos seus tradicionais movimentos no interior da Região Centro para as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto é muito menos do que aquilo que o mesmo país pode perder com o esvaziamento e o enfraquecimento desta Região. Evitar este efeito líquido negativo não é, assim, um projecto apenas para Região Centro; deve ser também um objectivo e um projecto para o país no seu todo.

Note-se que, desde a adesão à Comunidade, se fez um enorme esforço no sentido de desencravar as parcelas mais isoladas do território da Região Centro e de fixar aí as populações. Não se conseguiu, é certo, travar completamente o despovoamento e evitar a degradação física do território, mas obtiveram-se muitos resultados positivos. O dilema hoje é simples: ou se continua esse esforço e se vence essa batalha, ou se desiste e se reconhece o fracasso. Esta segunda possibilidade não é, contudo, uma opção válida, que mereça a pena ser equacionada, e isto por duas razões essenciais.

Em primeiro lugar, porque, no plano da estrita racionalidade económica, a desistência significaria o desperdício dos importantes investimentos aí realizados em saneamento, em

equipamentos colectivos, em requalificações de espaços públicos e em infraestruturas de comunicação. Em segundo lugar, porque, mesmo que, economicamente, os investimentos realizados nestas partes do território sejam dificilmente rentabilizáveis (ou mais dificilmente do que noutros locais), a verdade é que, por razões ambientais e de ordenamento e equilíbrio do território, não é possível abandonar a si mesmas essas parcelas do país.

Não há, portanto, verdadeiramente escolha a fazer. O caminho não pode ficar a meio; é preciso construí-lo até ao final, o que significa continuar a realizar o desencravamento deste interior até reunir aí as condições necessárias à sua auto-sustentabilidade. Esta necessidade é, sem dúvida, um dos vectores estratégicos do sistema de mobilidade da Região Centro e faz parte da lista dos grandes desafios para a Região identificados no estudo que aqui vai ser apresentado.

O melhor é, por isso, deixar os autores do estudo pronunciarem-se. Pela minha parte, voltarei no final desta sessão para procurar tirar algumas conclusões.

Muito obrigado pela vossa atenção.