



**Partido Comunista Português**  
**Direcções das Organizações Regionais de**  
**Braga, Bragança, Porto, Viana do Castelo e Vila Real**

---

## ***Nota a propósito da reunião com o presidente da CCDR-N sobre*** ***Fundos Comunitários***

### **1. Estratégia de submissão e abdicação da defesa do desenvolvimento do país. Um país atrasado que se atrasa cada vez mais. Norte ainda mais atrasado e desigual**

O Governo divulgou no início deste mês a proposta final de Acordo de Parceria 2014-2020 que remeteu para a Comissão Europeia, a qual pretende constituir-se como um elemento orientador do investimento público a realizar a nível nacional nos próximos sete anos.

Tal como ocorreu no passado, em especial com o recente QREN (2007-2013), a aplicação em concreto dos meios financeiros incluídos neste Acordo de Parceria está balizada por políticas comunitárias, designadamente pela aplicação da Estratégia 2020 e pelo Pacto de Estabilidade, num contexto condicionador, reforçado pela aprovação do Tratado Orçamental.

Neste contexto, as prioridades essenciais são definidas pela Comissão Europeia sem terem em devida conta e atenção as especificidades e diferentes situações sociais e económicas de base, dificilmente podendo constituir-se como resposta mais adequada a um plano de desenvolvimento nacional e regional que responda às necessidades de transformação do actual modelo de desenvolvimento económico e social de Portugal, à promoção da coesão interna, aos interesses do povo e do país.

A melhor demonstração do distanciamento entre o que é definido pela Comissão e o que são as reais necessidades de Portugal é dada pela constatação de que, durante a implementação do QREN, o país divergiu em termos económicos da média comunitária, tendo a região Norte perdido peso a nível nacional e visto agravar a sua situação económica e social. Isso mesmo reconhece, em termos mais gerais, o próprio texto da proposta de Acordo de Parceria quando afirma que o *“panorama nacional continua a ser marcado por relevantes assimetrias territoriais”*, ou quando sublinha que *“(...)o modelo de desenvolvimento português não se revelou capaz de proporcionar um processo de convergência regional do PIB per capita”*, ou quando remata de forma lapidar que *“(...) as regiões de convergência do Continente pioraram a posição inicial que detinham face à média”*.

Em vez de procurar limitar e minimizar os efeitos perversos de uma definição exterior e distanciada da realidade, do que são e/ou do que devem ser as prioridades nacionais, o Governo optou, entretanto, por elaborar e apresentar publicamente uma proposta final de Acordo de Parceria sem que tenha suscitado ou ocorrido um debate político prévio, sem uma adequada e necessária auscultação alargada de todos os parceiros sociais, sem os contributos de órgãos intermunicipais, metropolitanos e regionais, nem uma participação suficiente das associações representativas das autarquias.

## **2. O centralismo enquanto instrumento de benefício de interesses económicos e agravamento das assimetrias.**

O acentuado centralismo e governamentalização da gestão dos fundos comunitários que o Governo está a preparar e propõe no Acordo de Parceria não é uma insensibilidade, como alguns procuram fazer crer, mas sim uma opção necessária para garantir a canalização de avultadas verbas para o benefício de interesses económicos contrários aos do país e da região.

Também por essa razão, este processo de elaboração de propostas está a ser construído sem o envolvimento de parceiros sociais, autarcas e partidos políticos. Realidade que nem as chamadas sessões de discussão, que têm vindo a ser realizadas, ocultam, na medida em que não se pode considerar que matéria desta importância pode ser discutida em 5 reuniões de 3 horas.

Por esta razão, o PCP considera que qualquer tipo de transferência de verbas no decurso do desenvolvimento do quadro comunitário de apoio (2014-2020) deve ser previamente discutido com os órgãos municipais, intermunicipais, metropolitanos e/ou regionais da Região e tenham que, para serem efectuadas, de colher o respectivo parecer favorável.

## **3. Lógica de favorecimento de interesses privados sobrepõe-se ao interesse do país e das regiões**

A lógica que presidiu à elaboração das propostas é a da entrega dos fundos comunitários, como comprova a opção dos membros do chamado “Grupo de Trabalho para a Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado”, onde têm lugar representantes dos principais grupos económicos, ignorando o papel de muitos de parceiros sociais, de autarcas, de partidos políticos.

Esta proposta corresponde, por isso, a interesses e objectivos distintos dos interesses e objectivos que deveriam nortear o desenvolvimento regional, a superação das assimetrias e a recuperação e desenvolvimento económico do país. Tais objectivos não serão conseguidos sem uma verdadeira aposta na promoção, apoio e valorização da produção nacional e do nosso aparelho produtivo. Em vez de se limitar a defender o transporte de mercadorias, o governo deveria pensar em produzir essas mesmas mercadorias, criando postos de trabalho. Em vez de canalizar milhares de milhões de euros para a destruição de postos de trabalho, deveria promover a criação de emprego de qualidade, fazendo face a um dos principais flagelos que resulta de mais de 37 anos de política de direita. Em vez de mascarar os dados do desemprego com os chamados programas de formação, deveria promover planos de reindustrialização do país.

Indo de encontro aos interesses privados, o Acordo de Parceria prevê ainda o investimento público na construção de infraestruturas (designadamente para a actividade portuária e para o transporte de mercadorias) para ulteriormente serem exploradas por privados, numa estratégia não dissociável do objectivo de privatização das empresas públicas de transportes que une PS, PSD e CDS.

Por tudo isto, não espanta que a proposta de Acordo de Parceria não tenha procedido a uma análise da natureza dos investimentos ao nível nacional e regional, deixando eixos prioritários de fora ou com dotações mais que insuficientes, com reflexos potencialmente graves na valorização do território e na redução das assimetrias inter/intra-regionais, mormente no que respeita à promoção do mercado interno, às infraestruturas de transportes, ao apoio à industrialização e plataformas logísticas, na total ausência de tratamento da área da regeneração e reabilitação urbana e da preservação do património edificado e cultural, ou no completo desprezo pelo transporte de passageiros e a mobilidade das pessoas que leva ao esquecimento ou discriminação de projectos estruturantes de mobilidade urbana e inter-regional, como diversos projectos de transportes públicos sustentáveis, de que são exemplos, a rede do metro do Porto ou a ligação ferroviária entre Guimarães e Braga.

#### **4. A proposta do governo – propaganda e promessas sem financiamento**

Entre os onze objectivos temáticos que a proposta de Acordo de Parceria (2014-2020) formula, apenas um visa *“promover transportes sustentáveis e eliminar os estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas”*, com uma dotação que representa apenas 4,2% do total alocado para Portugal no quadro comunitário de apoio 2014 -2020.

A questão central não reside, portanto, em reclamar apenas contra o facto de existirem projectos essenciais que não foram considerados na proposta de Acordo de Parceria ou que, de igual forma, não constam da lista dos 30 prioritários que integram a lista do Grupo de trabalho nomeado pelo Governo; a questão central reside na constatação óbvia e elementar que as dotações financeiras previstas no Acordo de Parceria para a concretização do 7.º objectivo temático só serão, quando muito, suficientes para executar cerca de um terço das infraestruturas consideradas prioritárias.

Este facto é tanto mais relevante quanto se pode simultaneamente verificar que as dotações financeiras alocadas à designada internacionalização e ao sector exportador absorvem cerca de 40% dos fundos e uma outra parte significativa se destina à promoção da flexibilidade e mobilidade laboral.

#### **5. O que, realmente, faz falta**

Na reunião hoje realizada entre as direcções regionais de Braga, Bragança, Porto, Viana do Castelo e Vila Real e a CCDR-Norte, o PCP considerou que urge um outro caminho e a definição de outro processo de discussão e definição de prioridades capazes de assegurar as verbas necessárias no domínio das infraestruturas de transportes, incluindo na área da mobilidade urbana e suburbana, que permitam alavancar o desenvolvimento da região Norte, mas também no que diz respeito à promoção, valorização e desenvolvimento da produção nacional.

Na verdade, apesar de toda a propaganda que está associada aos fundos comunitários, o PCP considera que as medidas que a região e o país precisam para superar os estrangulamentos existentes e alavancar a recuperação económica e a superação das assimetrias intra-regionais e infra-regionais só são possíveis no quadro da ruptura com a política de direita e com o rumo de integração capitalista da UE, que abra caminho à assunção de uma política patriótica e de esquerda. No entanto, a aplicação dos fundos deve permitir atenuar problemas e dificuldades existentes e esbater assimetrias.

Nesse sentido, o PCP afirmou a importância e necessidade de uma atenção ao agravamento da desertificação e despovoamento de parte significativa do norte do país. Apresentou a sua crítica às prioridades definidas pelo Grupo de Trabalho IEVA – que o governo parece ter assumido como suas – considerando que o próximo quadro comunitário de apoio deve dar particular atenção a duas áreas estruturantes: as acessibilidades e transportes e a produção nacional, tendo informado de um conjunto de projectos que considera urgentes assegurar, designadamente:

##### **Na área das acessibilidades e transportes:**

- Desenvolvimento da rede de metro da Área Metropolitana do Porto;
- Expansão da capacidade de carga e de passageiros do aeroporto do Porto;
- Duplicação da linha Aveiro – Vilar Formoso e articulação com o porto de Leixões, componentes não previstas na intervenção contemplada;
- Lançamento da ligação ferroviária mercadorias/passageiros Porto/Braga/Vigo, em velocidade elevada, que sirva o Porto de Leixões e o Aeroporto.
- Infraestruturas de acesso rodoviárias e ferroviárias ao porto de mar de Viana do Castelo;
- Construção de Barra de Esposende

- Duplicação e electrificação da linha do Minho, até Valença, ao invés da intervenção de natureza minimalista que está prevista;
- Electrificação e duplicação da linha de Leixões;
- Aproveitamento integral e electrificação da linha do Douro até Barca D`Alva;
- Reabertura da Linha do Corgo e do Tua;
- Fecho da malha ferroviária entre Braga e Guimarães;
- Construção do IC35, entre Penafiel e Entre-os-Rios;
- Consideração efectiva da construção da Variante à EN-14 entre a Maia-Trofa-Famalicão;
- IC26 – Santa Marta. Peso da Régua- Mesão Frio Amarante;
- IC 5 – Alto do Pópulo – Vila Pouca – Ligação á A24;
- Ligação Valpaços – Vila Pouca, à A24;
- Ligação Montalegre – Boticas, à A24;
- Conclusão da A4, (incluindo o Túnel do Marão);
- Construção da Variante à EN101, em Vila Verde
- Beneficiação e requalificação da VIM, na totalidade do seu troço, com a sua integração na Rede Rodoviária Nacional, e prolongamento até Braga
- Ligação Bragança à Sanabria

#### **Na área do apoio, desenvolvimento e promoção da produção Nacional**

- Valorização da rede de laboratórios do Estado, na região, designadamente o Laboratório de Germoplasma Vegetal, como infraestrutura essencial para a manutenção de 90% do material genético para a alimentação humana.
- Apoio à viabilização das estruturas associativas de agricultores, designadamente Cooperativas Agrícolas, Casa do Douro, Organizações de Produtores, Associações representativas de agricultores.
- Apoio à dinamização da actividade comunitária dos baldios e da gestão da floresta em área baldia
- Apoio à actividade agrícola do Vale da Vilariça e revitalização do complexo agro-industrial do Cachão, afirmando-o enquanto entreposto público de recolha, transformação e distribuição dos produtos.
- Valorização das raças autóctones
- Valorização dos Regadios da Região Norte
- Apoios para a valorização da pesca artesanal na região Norte
- Apoio à modernização e desenvolvimento das condições de trabalho nas pequenas e médias empresas da área industrial, designadamente dos sectores da Metalurgia e Têxtil, Vestuário e Calçado.
- Valorização da indústria extractiva, designadamente no nordeste transmontano e criação de condições para a transformação do material extraído.
- Construção das plataformas logísticas previstas para a região.
- Apoio à valorização e comercialização da produção da região, em especial das cooperativas, dos pequenos produtores e das pequenas e médias empresas.