



MOÇÃO

DIRIGIR OS FUNDOS COMUNITÁRIOS PARA OS INVESTIMENTOS QUE O PORTO, O NORTE E O PAÍS PRECISAM

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.

Não obstante a redução do financiamento comunitário, em valores um pouco superiores a dez por cento face ao anterior quadro comunitário de apoio, a importância desta proposta de Acordo de Parceria fica, ainda assim, evidenciada pela dimensão significativa, embora certamente insuficiente face às necessidades, dos meios financeiros comunitários diretamente mobilizados através de um Quadro Financeiro Plurianual de cerca de 25,24 mil milhões de euros, incluindo 4,06 mil milhões de euros de fundos agrícolas.

Tal como o 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 pela aplicação da Estratégia 2020 e pelo Pacto de Estabilidade, num contexto condicionador agora 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 atual modelo de desenvolvimento económico do país, à promoção da coesão interna e à convergência real com a média comunitária.

Aliás, a melhor demonstração do distanciamento entre o que é definido pela Comissão e o que são as reais necessidades do País é dada pela constatação de que durante a implementação do QREN o país divergiu em termos económicos da média comunitária, tendo a região Norte e do Grande Porto 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.

Não espanta, assim, 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 esquecimento ou discriminação de projetos estruturantes de mobilidade urbana e inter-regional, como diversos projetos de transportes públicos sustentáveis, de que é exemplo, com especial destaque, a rede do metro do Porto.

Entre os onze objetivos 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 de 1064 milhões de euros para sete anos, ou seja com uma dotação que representa apenas 4,2% do total alocado para Portugal no quadro comunitário de apoio 2014 -2020, e 5% do total incluído no FEDER, no FSE e no Fundo de Coesão (21,18 mil milhões de euros), excluídos, portanto, os fundos agrícolas.

A mais que insuficiente dotação financeira global deste objetivo temático confronta de forma direta com as necessidades financeiras para executar o programa que o Governo tem vindo simultaneamente a anunciar como sendo o conjunto de 30 obras prioritárias de elevado valor acrescentado definido por um grupo de trabalho para tal nomeado pelo governo. De facto, mesmo partindo do (falso) princípio de que todas essas obras deveriam ser consideradas prioritárias, os meios financeiros públicos a mobilizar para a sua concretização deveriam ascender, na melhor das hipóteses, a cerca de 3923 milhões de euros, dos quais cerca de 2705 milhões de euros de origem comunitária, sendo o restante (1218 m€) de participação pública nacional.

A questão central não reside, portanto, em reclamar apenas contra o facto de existirem projetos 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 objetivo 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 setor exportador absorvem cerca de 40% dos fundos e uma outra parte significativa se destina à promoção da flexibilidade e mobilidade laboral.

Noutro plano, a proposta de Acordo de Parceria anuncia um *“Novo Modelo de Governação”* para o próximo quadro comunitário de apoio que de novo nada tem e que se limita a dar seguimento e reforçar todos os mecanismos usados no QREN (2007-2013) de centralização e governamentalização da gestão dos fundos comunitários.

Sem entrar em linha de conta com a gestão dos fundos agrícolas, da dotação global de 21,18 mil milhões de euros do FEDER, FSE e Fundo de Coesão, cerca de 11,857 mil milhões (56%) está diretamente afeta aos quatro programas temáticos de gestão exclusivamente governamental: Programa Operacional Competitividade e Internacionalização (4,423 mil milhões de euros), Inclusão Social e Emprego (2,13 mil milhões), Capital Humano (3,096 mil milhões) e Eficiência de Recursos e Sustentabilidade (2,208 mil milhões). Do restante a *“governação”* e gestão é partilhada de forma insuficiente, cabendo em boa parte (e de novo) a entidades da administração direta ou indireta tuteladas pelo Governo.

Face ao exposto, a Assembleia Municipal do Porto, reunida em sessão ordinária no dia 17 de Fevereiro de 2014, delibera:

1. Expressar profunda preocupação com o conteúdo e a repartição financeira incluída no Acordo de Parceria entregue à Comissão Europeia no passado dia 31 de Janeiro;
2. Lamentar que não se tenha procedido a uma análise prévia dos eixos prioritários definidos e da natureza dos investimentos e que não tenham sido consultados, de forma antecipada e atempada, os órgãos intermunicipais, metropolitanos e regionais, e as estruturas representativas das autarquias, do que resultou um processo negocial pouco transparente;
3. Expressar que a natureza e a seleção dos investimentos não respondem às necessidades de desenvolvimento da Região Norte e do Grande Porto, mormente pela não consideração das áreas de regeneração e reabilitação urbana e de preservação do património edificado e cultural;
4. Exigir que no documento final a remeter a Bruxelas sejam incluídos objetivos e/ou dotações comunitárias adequadas e comprometidas disponibilidades financeiras nacionais que demonstrem uma prioridade clara para a regeneração e reabilitação urbana, assim como a preservação do património edificado e cultural;

5. Exigir que sejam asseguradas 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 e do Grande Porto, designadamente, e a título de exemplo.

- . Rede de metro da Área Metropolitana do Porto;
- . Expansão da capacidade de carga e de passageiros do aeroporto do Porto;
- . Infraestruturas de acesso rodoviárias e ferroviárias ao porto de mar de Viana do Castelo;
- . Consideração da duplicação e eletrificação da linha do Minho, até Valença, e ao invés da intervenção de natureza minimalista que está prevista;
- . Eletrificação e duplicação da linha de Leixões;
- . Aproveitamento integral e eletrificação da linha do Douro;
- . Construção do IC35, entre Penafiel e Entre-os-Rios;
- . Consideração efetiva da melhoria da EN-14 entre a Maia e Famalicão;
- . 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.

6. Manifestar a sua oposição contra o acentuado centralismo e governamentalização da gestão dos fundos comunitários que o Governo está a preparar e propõe no Acordo de Parceria e exigir que qualquer tipo de transferência de verbas no decurso do desenvolvimento do quadro comunitário de apoio (2014-2020) seja previamente discutido com os órgãos municipais, intermunicipais, metropolitanos e/ou regionais da Região e tenham que, para serem efetuadas, de colher o respetivo parecer favorável.

Porto, 17 de Fevereiro de 2014

A CDU / Porto