

8/21/2017

Álvaro Amaro – Presidente da Câmara Municipal da Guarda «É necessário desenvolver os territórios de baixa densidade e elevado potencial»

O Presidente da Câmara Municipal da Guarda, Álvaro Amaro, considera que os dois projetos contemplados no Ferrovia 2020 – requalificação da Linha da Beira Alta e modernização do troço Covilhã/Guarda – serão fundamentais para o desenvolvimento da Guarda e da Região do Arco Interior. No entanto, o autarca defende que a captação de investimento está também dependente de novas políticas públicas que ajudem as regiões de baixa densidade a mostrar todo o seu potencial.



Transportes em Revista – A Guarda está situada na confluência de dois grandes projetos previstos no plano “Ferrovia 2020”: a requalificação da Linha da Beira Alta e a modernização do troço Covilhã-Guarda, da Linha da Beira Baixa. Qual a importância destes dois projetos para uma cidade e região que têm sofrido bastante com o problema da desertificação?

Álvaro Amaro – São dois projetos muito importantes, mas é altura de passar das palavras ao atos. Este é o grande desafio e é um desafio de todo o país. Estamos a falar de um território de baixa densidade e elevado potencial. A desertificação dos territórios é um drama nacional e se por um lado temos assistido a uma recuperação do discurso político, na prática isso não tem acontecido. Este não é um problema apenas dos agentes económicos, políticos e sociais destes territórios, é um problema que afeta dois terços do território

nacional. Recordo que as previsões das Nações Unidas apontam que Portugal possa vir a ter uma população de 7 milhões de habitantes em 2070, portanto agora é altura de alterar este paradigma, uma vez que corremos o risco de, no futuro, dois terços do território serem apenas paisagem. Isto é uma brutalidade e ninguém pode aceitar isto.

Como disse, houve uma recuperação deste tema por parte do discurso político mas os resultados, infelizmente, são inexistentes e o problema ainda não está a ser corrigido. E é por isso que nós, os autarcas do chamado “Arco Interior”, vamos clamando – num sentido real e não miserabilista – para que se passe à prática. É uma questão de coesão nacional. E agora queremos soluções. Mas estas não vêm com mais diagnósticos ou estudos, porque estes já estão todos feitos. Temos excelentes empresários, que investem e sabem investir; temos bons académicos e “massa crítica”; temos capacidade tecnológica de nível mundial...é altura de mostrar o potencial destes territórios.

TR – Mas como se resolve o problema? É uma questão de mais investimento? De acordo com o Ministro do Planeamento e Infraestruturas, Pedro Marques, nunca houve tantas verbas para o desenvolvimento das regiões do interior como agora, com o plano Portugal 2020...

AA – O Portugal 2020 está feito numa estratégia de inovação empresarial e muito bem, mas... a conversa do “estamos a dar” já não é discurso. Deixemo-nos disso. Eu pergunto: quais são as políticas públicas que o Governo – este ou outro qualquer – pode mobilizar e ter a coragem política para implementar?

Por exemplo, o estudo que foi encomendado pelo Governo para o desenvolvimento do interior (n.r: Programa Nacional para a Coesão Territorial) e que foi liderado pela professora Helena Freitas aponta 160 medidas... na minha opinião são medidas a mais! Faça-se este plano para a coesão territorial em obediência a três medidas...

TR – Quais são?

AA – A primeira é a alteração da política fiscal existente. Defendo que deva existir uma política fiscal progressiva e discriminatória, e não uma política fiscal única. Para chamar mais investimento é necessário existir uma política de benefícios fiscais. E no que depende dos autarcas, acho que já mobilizaram todas as políticas públicas que estão ao seu dispor para conseguirem captar mais investimento para os seus territórios. Eu garanto a qualquer empresário que, dentro daquilo que a lei me permite fazer, eu reduzo à quota mínima para poder captar investimento. Mas a minha capacidade de mobilização e as minhas políticas públicas autárquicas têm um impacto muito reduzido, porque existe uma política pública nacional que é diferente e que não é da minha competência, como por exemplo a política fiscal.

Agora há um incentivo fiscal ao investimento em que se paga 15% de IRC...mas isso já foi feito! Estamos a repetir receitas que antes não curaram a doença e que agravam as assimetrias. É necessário mudar e apostar em outras soluções. Só uma política fiscal

discriminatória e progressiva, em que as empresas paguem nos primeiros cinco ou dez anos, 4%, 6% ou 10% de IRC, é capaz de chamar mais investimento.

A segunda medida que defendo é a alteração da política educativa. A Educação é uma grande alavanca do desenvolvimento. Havendo mais estudantes e professores há mais Economia; há mais massa crítica e há mais vida! E é de vida que estamos a falar. Já falámos da vida das empresas e agora falamos da vida das pessoas e das instituições. Neste chamado “Arco Interior” existem Universidades e Institutos Politécnicos do Ensino Superior de elevadíssima qualidade. Estas instituições têm cursos que são tão bons ou melhores do que aqueles que existem em instituições localizadas nas duas grandes Áreas Metropolitanas, e mais especificamente em Lisboa. Não tenho nada contra estas instituições, muito pelo contrário, mas também aqui se nota esta doença do “centralismo”, que ninguém tem coragem de atacar.

Repare, se o número de vagas que existem nesses institutos em Lisboa diminuir, os alunos poderiam escolher vir estudar para a Guarda, Covilhã, Portalegre, Bragança. Até porque – e não sou eu que o digo – estes cursos são altamente qualificados. Sou realista, não quero mais cursos, institutos ou universidades; queremos mais vida nas nossas cidades.

A terceira medida passa pela descentralização do Estado. É um problema gravíssimo e digo-o aqui – baixinho, mas na cidade mais alta do País -como o diria no meio do Terreiro do Paço: O País está cada vez mais centralista e centralizado. Isto não faz bem à própria democracia, porque o papel do Estado está cada vez mais distante e os resultados têm sido cada vez piores e deviam preocupar o País.

TR – É neste contexto que surgem estes grandes projetos ferroviários que podem ajudar a alavancar a Economia da Região. No entanto, para que tal aconteça, é necessário existir volume próprio e dimensão empresarial. Um grande “nó ferroviário” e uma plataforma logística multimodal não se desenvolvem se não existir massa crítica...

AA – Por isso é que é essencial o Estado central perceber que tem de fazer mudanças ao nível da política fiscal. Volto a dizer: os autarcas já fizeram tudo o que era possível a nível fiscal, parafiscal e incentivador para captar investimento. Mas o grau de autonomia é diminuto. Por outro lado, cada autarquia tem determinados argumentos que pode utilizar e utiliza para conseguir captar mais investimento. Falando sobre a Guarda, é óbvio que a sua localização estratégica junto à fronteira e o facto de estar num local onde se cruzam as duas linhas ferroviárias, é uma enorme vantagem competitiva. E é por isso que existem aqui alguns “clusters” empresariais mas que precisam de ser reforçados. Vejam, por exemplo, o que foi feito na década de 80 na Península de Setúbal – que vivia uma crise social profunda – com a instalação da Auto Europa. Veja-se o que foi feito, também, na zona do Alqueva em termos de investimento, apesar de esta obra ser sempre uma obra inacabada. Estes projetos fora das Áreas Metropolitanas levam sempre muitos anos a ser concluídos, fazendo com que as pessoas saiam dessas zonas e aumentando as assimetrias.

TR – Mas estes grandes investimentos podem também ser “unificadores” e dinamizadores de várias regiões, permitindo a criação de “clusters” empresariais e de investimento de grande dimensão...

AA – Sem dúvida. Claro que todos os autarcas têm de ter um pequeno “egoísmo” na defesa dos seus municípios, o que é natural. Mas eu digo isto há muitos anos: quando estou a “puxar” pela Guarda também estou a “puxar” por uma região e por municípios como Castelo Branco ou Gouveia. A competitividade destes territórios – de baixa densidade e elevado potencial - é importante, mas, para que exista, temos de unir esforços entre todos, porque o país é desigual, e para problemas iguais têm de existir soluções diferentes.



TR – Um dos projetos previstos no Ferrovia 2020 e que foi “chumbado” pela Comissão Europeia, era a Linha Aveiro-Salamanca. Sempre foi considerada uma “prioridade” pelos autarcas de Aveiro, Guarda e Viseu. Na sua opinião o que é que correu mal para que o financiamento deste projeto tenha sido recusado?

AA – Eu e os meus colegas de Aveiro e Viseu criámos uma plataforma informal para discutirmos várias políticas autárquicas, onde este tema também é discutido. Eu não sou especialista em ferrovia mas existem técnicos que defendem acerrimamente esta linha, independente das soluções de bitola que estão previstas. Quando ouvi o ministro do Planeamento e das Infraestruturas a falar sobre este projeto, comunguei inteiramente da sua opinião. Achei que era muito interessante e que teria uma grande importância estratégica e económica para este eixo. Mas, se não há financiamento para esta linha e há para outras, e se o País não está em condições de bancar a sua parte para fazer a obra, temos de ser realistas.

TR – A requalificação da Linha da Beira Alta significa um investimento de 606 M€ e a

modernização do troço Covilhã-Guarda terá um custo de 65M€. Estes valores significam mais responsabilidade para a cidade e para a região?

AA - Estes projetos são uma aposta do País e são transversais a nível político. Não nos podemos esquecer, para sermos justos, que este processo foi iniciado pelo anterior Governo. Portanto, o País decidiu estrategicamente fazer uma aposta de investimento na ferrovia. Nós, os autarcas, temos de ser coerentes com esta estratégia, porque este é o discurso do País. Não podemos andar com estes investimentos e depois deixá-los entregues à sua sorte. Temos de obedecer a pilares estratégicos de desenvolvimento de modo a podermos captar mais investimento que ajudem a sustentar estes projetos. Mas, volto a dizer, este é um desafio para o País. Temos de olhar para este projeto de uma forma global.

No entanto, concordo em absoluto que temos de rentabilizar os investimentos feitos no sentido de captar mais investimento que possa aproveitar essas infraestruturas.

Veja-se o caso do terminal ferroviário da Guarda que está praticamente parado. Temos vindo a sensibilizar as diversas entidades para este facto e já houve manifestações de empresas que estão interessadas na sua gestão. Isso é Economia!

Iremos cumprir até ao limite as nossas responsabilidades e usando todos os trunfos ao nosso dispor para que exista mais investimento.

Portanto, tenho uma fortíssima esperança que este investimento possa alavancar muito a Economia assente nesta infraestrutura de transporte que é a ferrovia.

TR – Mas isso não aconteceu com a infraestrutura rodoviária. A Guarda poderia e deveria ter tirado mais vantagens pelo facto de estar na confluência de dois grandes eixos rodoviários como a A23 e a A25?

AA – É um facto e lamento ter que o dizer. A Guarda não tirou proveito da sua localização privilegiada e do facto de existirem estas duas infraestruturas rodoviárias. Não me interessa de quem é a culpa, o que me interessa é que podemos corrigir esse facto. E podemos fazê-lo, por exemplo, ao nível do turismo, captando mais turistas – que passam aqui mesmo ao lado – para que possam visitar a Guarda. No entanto, também não vejo interesse por parte de algumas entidades em incentivar isso, para além do que tem sido feito pelos autarcas e por alguns empresários que querem apostar nesta vertente. Em toda esta região há produtos e recursos que são importantes. A competitividade dos territórios terá de assentar numa complementaridade entre nós e naquilo que temos de bom e que pode ser potenciado.

Temos vindo a trabalhar isso nas Comunidades Intermunicipais e na relação com os outros municípios.

TR – Tem receio que possa acontecer com a ferrovia o mesmo que aconteceu com a rodovia e que as infraestruturas disponíveis não ajudem a potenciar a Economia da região?

AA - Obviamente que esperava mais... eu e os responsáveis em Lisboa. Mas isso não pode voltar a acontecer. Seria um absurdo que uma cidade, às portas de Espanha, bem servida por infraestruturas ferroviárias e rodoviárias e com uma plataforma multimodal, não fosse vista como um local estratégico e com um potencial importantíssimo para o desenvolvimento do país. Seria inaceitável que não fosse considerada fundamental e um estímulo à captação de investimento ligado à logística e ao transporte. Aliás, temos na Guarda um pequeno “cluster” ligado à indústria automóvel que emprega mais de 1000 pessoas e estamos a pensar criar um possível centro tecnológico ligado a esta indústria. Também espero que a ferrovia possa potenciar isso. O País está desperto para este problema. E não tenho dúvidas que a Guarda poderá ser um dos principais eixos distribuidores de mercadorias do território nacional. A Guarda está no coração deste plano de entrelinhas ferroviárias que nos permitirá passar a ser uma cidade e, no fundo, uma capital sub-regional, uma capital de uma sub-região, que acaba por enriquecer muito a região Centro e com isso, naturalmente, o País”.

por Pedro Pereira e fotos de Câmara Municipal da Guarda

Por:

Fonte: