

INTERVENÇÃO DO PRESIDENTE DA AEP - ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DE PORTUGAL, JOSÉ ANTÓNIO FERREIRA DE BARROS, NA SESSÃO DE DEBATE, SOB O TEMA «REGIÃO NORTE – QUE PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO?» NA DELEGAÇÃO REGIONAL DO NORTE DA DECO, NO PORTO, NO DIA 17 DE FEVEREIRO DE 2012.

As perspetivas de desenvolvimento da região Norte

Pela sua representatividade (23% do território nacional; 35% da população residente, atingindo 35,4%, da população mais jovem; 28,1% do PIB e 37,2% das exportações nacionais), é inegável a importância da região Norte no desenvolvimento económico e social de Portugal.

É também no Norte onde se encontra a principal base industrial do país (40% do VAB e 50% do emprego industrial, excluindo o sector da Construção), destacando-se, ainda, o importante contributo da região para o equilíbrio das contas externas, traduzido numa balança comercial excedentária, com uma taxa de cobertura das importações pelas exportações que atingiu, no ano passado, 129% (contra 74% da média nacional).

Apesar da sua importância, há dados preocupantes que não podemos, nem devemos, ignorar, por revelarem um empobrecimento relativo desta região. Em 2010, o PIB *per capita* da região Norte correspondia a 80% da média nacional, menos quatro pontos percentuais face ao valor observado em 1995, e a 65% da média comunitária, da UE27. Mais, o Norte é, desde 1999, a região NUT II mais pobre do país.

Entre as razões para este empobrecimento relativo está, certamente, o facto do modelo de crescimento da economia portuguesa se ter baseado, sobretudo, no investimento e na expansão de sectores não transaccionáveis, *utilities* e serviços, em detrimento da indústria. Esta foi, assim, significativamente penalizada face a sectores com menores ganhos de produtividade mas que, no entanto, aumentaram o seu peso na economia nacional, em virtude de se encontrarem ao abrigo da concorrência internacional. Esta tendência foi particularmente gravosa para a região Norte, especializada na produção de bens transaccionáveis e com forte orientação exportadora.

Por outro lado, para o choque sofrido pela região concorreu, igualmente, a crescente globalização da economia mundial, com o alargamento dos espaços de negócio e novas ondas de liberalização, que expuseram a indústria a uma concorrência verdadeiramente aberta, mas nem sempre leal. Uma concorrência sentida não só em termos comerciais mas também de atractividade, conduzindo a fenómenos de deslocalização da produção industrial para economias emergentes.

Recorro, aqui, a uma breve referência (documento¹ da CCDR-N datado de há precisamente um ano atrás) que considero espelhar de forma muito clara a realidade recente da região Norte: *"A Região do Norte confronta-se actualmente com um momento decisivo da sua história recente (...) A liberalização dos mercados globais e as rápidas mutações económicas e tecnológicas da última década provocaram, numa região com o perfil produtivo e exportador como o Norte de Portugal, uma violenta pressão sobre os sectores industriais, dando origem a uma primeira crise económica que se haveria de sentir nos anos de 2002 e 2003. Mas o pior estava para vir: em 2008 e 2009, e depois de quatro anos consecutivos de um esforço de retoma, a ritmos crescentes, a crise financeira e económica internacional fustigou, ainda mais violentamente, o tecido económico regional, em especial os seus sectores exportadores, que foi acompanhado por uma vaga de desemprego sem precedentes"*.

Com efeito, depois de em 2007 a região Norte ter atingido um crescimento económico, em termos reais, de 3,4% (mais um ponto percentual que o valor registado a nível nacional), o mais elevado desde o ano de 1999, em 2009 o PIB regional registou uma quebra de 3,6%, bem mais desfavorável do que contracção observada pelo país (-2,9%).

Em 2010, o PIB da região Norte atingiu, porém, uma variação real positiva (+1,4%), idêntica à observada por Portugal. O esforço de recuperação económica da região Norte foi, contudo, substancialmente mais elevado, dada a base de partida, e baseou-se, fundamentalmente, no fomento da capacidade exportadora. Em 2010, as exportações de bens da região Norte aumentaram cerca de 11%, após o decréscimo de 18,5% ocorrido em 2009.

Os dados do comércio internacional de bens dão conta que a região Norte manteve no ano passado um bom desempenho das exportações, com um crescimento de 20%, acima do registado a nível nacional, de 15,2%.

Por grupos de produtos, destaca-se não só o comportamento muito favorável das exportações de sectores ditos "tradicionais" (como o calçado e o vestuário, excepto de malha, que cresceram 23% e 14,5%, respectivamente, no terceiro trimestre de 2011, face ao período homólogo de 2010), como, também, de sectores de cariz capital intensivo, designadamente "máquinas e aparelhos mecânicos" (+26,7%), produtos da fileira automóvel (+22,8%) e "máquinas, aparelhos e material eléctrico" (+16,9%), o que demonstra bem a capacidade de resistência e de resiliência dos "industriais nortenhos" face às adversidades com que se deparam (em particular, face à reduzida dimensão do mercado doméstico e, fundamentalmente, ao seu limitado crescimento, em resultado da implementação de medidas de austeridade impostas a Portugal no quadro do Programa de Assistência Económica e Financeira).

¹ "Norte 2020: Programa Regional de Reformas", documento da CCDR-N de 17 de Março de 2011

Sem um Norte industrial forte, não é, pois, concebível nem a correcção do desequilíbrio externo nem a emergência duma economia nacional "saudável". Considero, porém, que as perspectivas de desenvolvimento da região Norte não passarão só pela desejada reindustrialização.

Reconheço que a emergência de nichos de excelência protagonizados por algumas empresas, sectores ou *clusters* são um sinal positivo de que a economia do Norte não está condenada. Refiro-me, concretamente, ao desenvolvimento de pólos de conhecimento, em parceria com as universidades, ao Centro para a Excelência e Inovação na Indústria Automóvel - CEIIA (automóvel, mobilidade eléctrica e aeronáutica), que agora parece vir para novas instalações em Matosinhos, ao novo Instituto de Nanotecnologias de Braga, ao desenvolvimento do sector do turismo (associado a uma boa imagem internacional), com destaque para as rotas do vinho, para o vale do Douro e para a área do termalismo.

Mas é desejável multiplicar estes casos de sucesso, aumentando a sua expressividade na generalidade da economia do Norte, o que passa por conferir uma nova centralidade a esta importante região, promovendo a atractividade e a sustentabilidade deste território e, por essa via, do País.

É inquestionável que uma boa e eficiente cobertura de uma rede de transportes e logística apresenta-se como um factor de primordial importância no desenvolvimento económico da região. No domínio da valorização do território, a aposta deverá ser colocada nas plataformas logísticas e nas *interfaces* que assegurem eficazmente a integração dos vários modos de transporte, visando a sua intermodalidade.

A este propósito, destaco aqui duas prioridades de actuação definidas a nível nacional no âmbito do Plano Estratégico dos Transportes - Horizonte 2011-2015: "*Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional*" e "*Assegurar a mobilidade e acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social*", privilegiando os modos de transporte que, em cada caso, se revelem mais eficientes.

A promoção do transporte marítimo e ferroviário deverá, pois, merecer um enfoque especial, prosseguindo o objectivo de assegurar melhores ligações entre as regiões onde se concentra a actividade produtiva e os nossos principais mercados.

O porto de Leixões tem servido a região Norte com particular eficiência, registando significativo crescimento das exportações e da carga contentorizada. E hoje é, quanto à carga contentorizada, o maior porto português.

Sendo a missão do porto "*Fazer do Porto de Leixões uma referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica da Península Ibérica*", deverão ser prosseguidos objectivos de desenvolvimento, como promover a articulação com os restantes portos nacionais, promover a articulação entre os diferentes meios alternativos de transporte, tendo em vista dotar de maior eficiência e operacionalidade o transporte intermodal, promover o desenvolvimento da navegação de cabotagem e projectar o Porto de Leixões de forma a torná-lo fundamental no desenvolvimento do tráfego ibérico, europeu e transcontinental, potenciando a criação de uma plataforma de "transshipment" e de "feederling".

Não posso, pois, deixar de concordar com a prioridade que é actualmente atribuída ao sector marítimo-portuário no âmbito das políticas públicas²: "*O mar constitui um activo estratégico ímpar para o nosso país. A localização fronteiriça de Portugal no Oeste da Europa, onde confluem tráfegos marítimos provenientes de todo o mundo, a sua longa linha de costa e a dimensão da Zona Económica Exclusiva são vantagens competitivas únicas que o nosso país deve saber potenciar. (...) Os portos portugueses devem assim ser verdadeiras rótulas de articulação das cadeias logísticas de transportes e em estreita articulação com a rede de plataformas logísticas, de modo a oferecer às empresas condições de colocação dos seus produtos nos mercados de destino, a custos competitivos, com tempos de trânsito reduzidos e fiabilidade no transporte (...) Sem prejuízo da necessidade de contenção, no cômputo geral das finanças públicas, este é um dos sectores em que o esforço de investimento deve ser mantido por forma a melhorar as condições de competitividade do nosso país e contribuir para ultrapassar a actual situação económico-financeira do país, impulsionando as exportações, o crescimento económico sustentável e a criação de emprego*".

Neste âmbito, é de salientar a construção do "Novo Terminal de Contentores com fundos de -14m" (em fase de estudo, prevendo-se o seu arranque após 2014, que dará resposta ao crescente porte dos navios e elevará o patamar competitivo de Leixões, reforçando as ligações com o Atlântico Sul e abrindo portas para a entrada no mercado de escalas de tráfego directo ao porto), a construção da "Plataforma Logística Portuária de Leixões" (em curso, cuja conclusão está prevista para 2014) e o "Novo Terminal de Cruzeiros de Leixões", este último com um papel importante no desenvolvimento da actividade turística (trazendo pessoas que potenciam a expansão do consumo e o investimento nas economias local e regional). A necessária articulação com o Aeroporto Francisco Sá Carneiro que, em 2011, terá atingido 6 milhões de passageiros, apresenta-se, aqui, como um aspecto relevante.

² Plano Estratégico dos Transportes Horizonte 2011-2015.

Recordo que em Novembro do ano passado atracou no novo Cais um dos maiores e mais luxuosos navios do mundo - o cruzeiro *Queen Elizabeth*. E o número de tripulantes esperado em 2012 ultrapassará o número de passageiros registado em 2011!

Também, em Dezembro do ano passado, o Porto de Leixões atingiu pela primeira vez meio milhão de TEU's (*Twenty-foot Equivalent Unit*) movimentados num único ano de actividade (associado ao acréscimo considerável das exportações realizadas através do Porto de Leixões, +27%, como já referi).

É, ainda, de salientar a existência de um novo sistema de controlo de movimentação dos contentores que têm o Porto de Leixões como ponto de partida ou chegada. Através da aplicação "Siga Contentor", é *agora possível conhecer, em tempo real, onde se encontra e qual o estado da autorização aduaneira de um qualquer contentor que passe por Leixões.*

No âmbito do transporte ferroviário de mercadorias, a criação de condições de competitividade para a economia nacional exige, naturalmente, a realização de um esforço de investimento neste sector.

A este nível, o Plano Estratégico dos Transportes - Horizonte 2011-2015 prevê uma *"Avaliação Técnica e Económica da promoção de uma ligação ferroviária para mercadorias, ao longo do grande corredor internacional Aveiro – Vilar Formoso, permitindo a ligação entre os Portos de Aveiro e Leixões a Madrid e ao resto da Europa, assegurando as condições de interoperabilidade entre as redes ferroviárias em bitola ibérica e europeia"*, e uma *"Avaliação Técnica e Económica da delineação de um programa de longo prazo de migração de bitola ibérica para a bitola europeia, ao longo dos grandes corredores internacionais de mercadorias, de forma a assegurar a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias, integrado no mercado Nacional, Ibérico e Europeu"*.

Todas estas questões colocam-se com especial acuidade no contexto das regiões transfronteiriças, ou dos territórios que agora integram a nova Macro-Região "Regiões do Sudoeste Europeu" – RESOE (Norte de Portugal, Galiza e Castela-Leão), onde é inegável a inter-penetração socioeconómica já existente, com destaque para o intercâmbio comercial.

Estou certo que a implementação de todos estes projectos (e de outros que possam vir a surgir) contribuirá, a muito curto prazo, para o desenvolvimento desta importante região, potenciando a sua força no quadro europeu e internacional.

Por essa via, estará garantida, com elevada probabilidade, uma melhoria das condições de vida da sua população (permitindo, também, uma maior satisfação e defesa dos interesses dos consumidores) e uma maior coesão social e territorial, no sentido da convergência da região Norte para níveis de competitividade e de sustentabilidade económica mais próximos dos padrões médios europeus, assegurando ainda a melhoria da empregabilidade.

Terminava com uma nova referência ao estudo da CCDR-N, "Norte 2015: Competitividade e desenvolvimento - uma visão estratégica", onde se pode ler que: "(...) *Difícilmente se pode admitir que o país cresça de forma significativa e sustentada sem que a sua maior Região, que configura a sua principal base exportadora, o não faça*".

Muito Obrigado.