

## OPINIÃO

## You 'll never walk alone

■ RICARDO  
PAULO  
■ Colaborador



**TODOS OS AMANTES** de futebol sabem a importância que os adeptos têm para um clube. Cada vez mais, treinadores, dirigentes e jogadores, apelam aos adeptos para comparecerem nos jogos por forma a apoiar a sua equipa. Um dos maiores exemplos do sucesso resultante da união entre adeptos e clube é o Liverpool, cujo estádio é conhecido pelo "inferno de Anfield". Não foi por-

tanto por acaso que o hino adoptado pelo clube tenha sido a famosa música cantada por vozes como Frank Sinatra, Ray Charles ou Pink Floyd: You'll Never Walk Alone. Sintomático!

Os portos há muito deixaram de atrair somente cargas de proximidade geográfica. Com o desenvolvimento das acessibilidades terrestres, as áreas de influência de um porto alteraram-se significativamente, sendo agora delimitadas pela capacidade de penetração no mercado. Temas como a fluidez de tráfegos, eficiência e intermodalidade ganharam preponderância; mais ainda quando os custos da fátia terrestre do tran-

sporte porta-a-porta são geralmente superiores aos da parcela marítima e as principais condicionantes ao seu sucesso se encontram no inland; problemas como congestão dos terminais, adequação da infra-estrutura ferroviária ou disponibilidade de canal são frequentes e podem ditar o sucesso de um serviço e o alargamento do hinterland de um porto.

Além disso, o aumento constante das exigências dos carregadores em termos de frequência, pontualidade, cobertura geográfica e a sua progressiva complexidade levaram armadores e portos a alterar o seu padrão. O sucesso está agora na oferta de serviços

integrados porta-a-porta onde o transporte inland e as chamadas "pontas" se tornam cada vez mais importantes no ganho de competitividade de um porto.

Como na maioria dos casos, as grandes multinacionais são as que assumem a dianteira. Os grandes armadores foram os primeiros a alargar a sua área de negócio e a apostar na oferta de produtos de logística integrada e de serviços porta-a-porta. Empresas que tradicionalmente se preocupavam apenas com o transporte de mercadorias de um porto para outro são agora operadores logísticos perfeitamente integrados, oferecendo serviços just-in-time e

operações de mais-valia à carga, incluindo mesmo a gestão de sistemas de informação e da cadeia de abastecimento.

Não deixa de ser curioso verificar que nem todos optaram pela mesma via: alguns armadores preferiram criar empresas dentro do grupo por forma a controlar todo o negócio, desde o transporte marítimo até aos meios terrestres, passando pela operação portuária; outros há que, por operarem em mercados muito específicos como o short sea, optaram por manter-se no negócio do shipping tentando aumentar o networking com operadores logísticos locais na comercialização dos seus serviços; por último, existe um grupo que combina uma estratégia de investimentos selectivos em áreas consideradas chave, subcontra-

tando os serviços para os quais não estão vocacionados. Neste caso, o armador não é dono dos meios de transporte terrestres, preferindo realizar contratos de longa duração com operadores muito específicos que cubram as suas necessidades.

Seja qual for o caso, um porto deve adaptar-se às várias realidades por forma a responder ao que os seus clientes lhe impõem, devendo estar ciente que não existe uma solução standard. O mais importante é perceber que além da concorrência entre infra-estruturas, existe agora uma concorrência entre cadeias logísticas cuja qualidade e sucesso dependem do comportamento, da coordenação e da união entre os vários actores. Tal como em Liverpool, que a música inspire os portos: you will never walk alone!

## Proacção ou revolução?

■ HELENA  
TERRA  
■ Colaboradora



**A VIDA** tem-me ensinado que, na maior parte das vezes, é mais fácil mudar algo por pequenos passos que provocando grandes rupturas. Pequenas alterações feitas de modo concertado, com o um objectivo final claramente definido, podem mais facilmente conduzir a uma mudança real e duradoura que uma estratégia de mudança radical. Até porque, na maior parte das vezes, é necessário garantir o envolvimento das pessoas na mudança. E, a natural resistência à mudança, aliada aos nossos tradicionais brandos costumes e ao comodismo do poder instalado, potenciam maior eficácia à via gradualista que à via revolucionária.

Vem isto a propósito da anunciada intenção do Governo de prosseguir com a criação das regiões intermunicipais. Como é evidente trata-se de uma medida de agregação de municípios que, sem ser uma efectiva regionalização, é uma iniciativa que só pode ter como objectivo a racionalização da administração do nosso território. Como se sabe, o actual modelo conta já com mais de 150 anos.

E esta via de "regionalizar" poderá ter pernas para andar. Tudo depende do modo como for apresentada, preparada e posta em prática.

A criação destes novos espaços de gestão terá que ser vista pelas populações como benéfica e não como novos pequenos "terreiros do paço" de proximidade. Aquilo a que me habituei a chamar de "síndrome do Terreiro do Paço" é algo a combater e não a replicar.

Para que as populações vejam nas regiões intermunicipais um natural benefício, elas têm que se traduzir em algo concreto, quer do ponto de vista económico, quer do ponto de vista financeiro. Sobre tudo, as alterações daí resultantes têm que se manifestar em maior rapidez e eficácia das decisões que confirmam maior comodidade às pessoas; uma comodidade que elas sintam, no seu dia-a-dia e não tenha que ser proclamada por nenhum poder.

Do ponto de vista da expectativa, deve engrandecer e adicionar massa crítica e poder às regiões e aos territórios dos actuais municípios e não se revelar como algo que subtraia ou dilua a sua identidade. Aliás, se assim não for, com a história e a tradição que o municipalismo tem no nosso país, qualquer tentativa de reforma estará, à partida, condenada ao fracasso.

O trabalho prévio a fazer tem que definir um critério, mas com um cuidado diferenciador, sob pena, de se repetir o erro cometido com a primeira tentativa de regionalização falhada no nosso país. Se há zonas do país em que se torna mais fácil esta tarefa (o Algarve é o exemplo típico) outras há em que não é assim. Depois há que efectuar um adequado saneamento financeiro dos municípios a integrar para que não sejam os municípios em melhor situação financeira (aqueles que ao longo dos anos melhor geriram) a pagar com os frutos da sua gestão o sucesso de desgoverno dos outros.

Por fim, quanto à questão das competências das regiões intermunicipais, creio que a mobilidade intermunicipal tem que ser uma prioridade para que se acabe com algumas aberrações que só servem para provocar estrangulamento na circulação de pessoas e bens,

normalmente motivado por bairrismos bacocos e por uma visão de médio prazo que coincide com pouco mais que o dia seguinte.

Outra prioridade é a gestão dos equipamentos e infraestruturas para que se utilizem devidamente e de forma integrada e sustentável (equipamentos desportivos, sistemas de tratamento de esgotos, distribuição de água, equipamentos de saúde, educação, cultura e outros). A obsessão de também se querer aquilo que o vizinho do lado já tem, traduz uma visão taca-nha e de uma mesquinhez que, mais cedo que tarde, nos conduzirá para um abismo donde, dificilmente sairemos.

Levar à prática, com sucesso, um modelo deste tipo exige uma adesão forte das populações. Tal só se consegue, através da eleição directa de um presidente da região intermunicipal que lhe dê um rosto. Que seja eleito directamente pela população e que responda perante ela. Esta é a melhor forma de dar corpo e de conferir alma a uma região. Afinal, melhor ou pior, o voto é que decide. Alguém

que lidere um executivo coeso. Que responda perante uma assembleia intermunicipal, eventualmente, constituída por representantes dos municípios. Com competências claramente definidas. Com exacta separação de poderes e a necessária componente orçamental.

Este pode ser, em poucos anos, o caminho para um verdadeiro poder regional em Portugal, ao fim de tanto tempo perdido.

O ponto de partida é o artigo 253 da nossa Constituição. Não seria irónico que o ponto de chegada viesse a ser, por via da densificação legislativa, através de lei comum, uma verdadeira regionalização, "escapando" à necessidade constitucional de um referendo? Basta que para tanto se mude o nome de regiões para associações intermunicipais e que os políticos se queiram entender sobre este plano. E quem é que se importaria com o nome se o resultado pode ser o mesmo?

Não posso deixar de me declarar e continuar a reafirmar uma regionalista convicta!

## ANÚNCIOS OFICIAIS

Envie-nos o seu anúncio para:

**oficiais@diarioaveiro.pt**

ou ligue 912 694 992