



alto minho
desafio 2020

Este desafio é **nosso!**

Plano de Desenvolvimento do Alto Minho

Como tornar o Alto Minho uma região conectada

12 de Julho de 2012

Valença

Augusto Mateus





alto minho
desafio 2020

Este desafio é nosso!

Estrutura da sessão

“ALTO MINHO: Desafio 2020”

Como tornar o Alto Minho uma Região Conectada

- Metodologia de abordagem ao Plano de Desenvolvimento do Alto Minho
- Metodologia de abordagem à temática da Conectividade
- Conectividade à escala internacional: tendências e perspetivas
- Conectividade no Alto Minho
- Política de cooperação territorial europeia
- Como tornar o Alto Minho uma região conectada





alto minho
desafio 2020

Este desafio é **nosso!**

Metodologia de Abordagem ao Plano de Desenvolvimento do Alto Minho

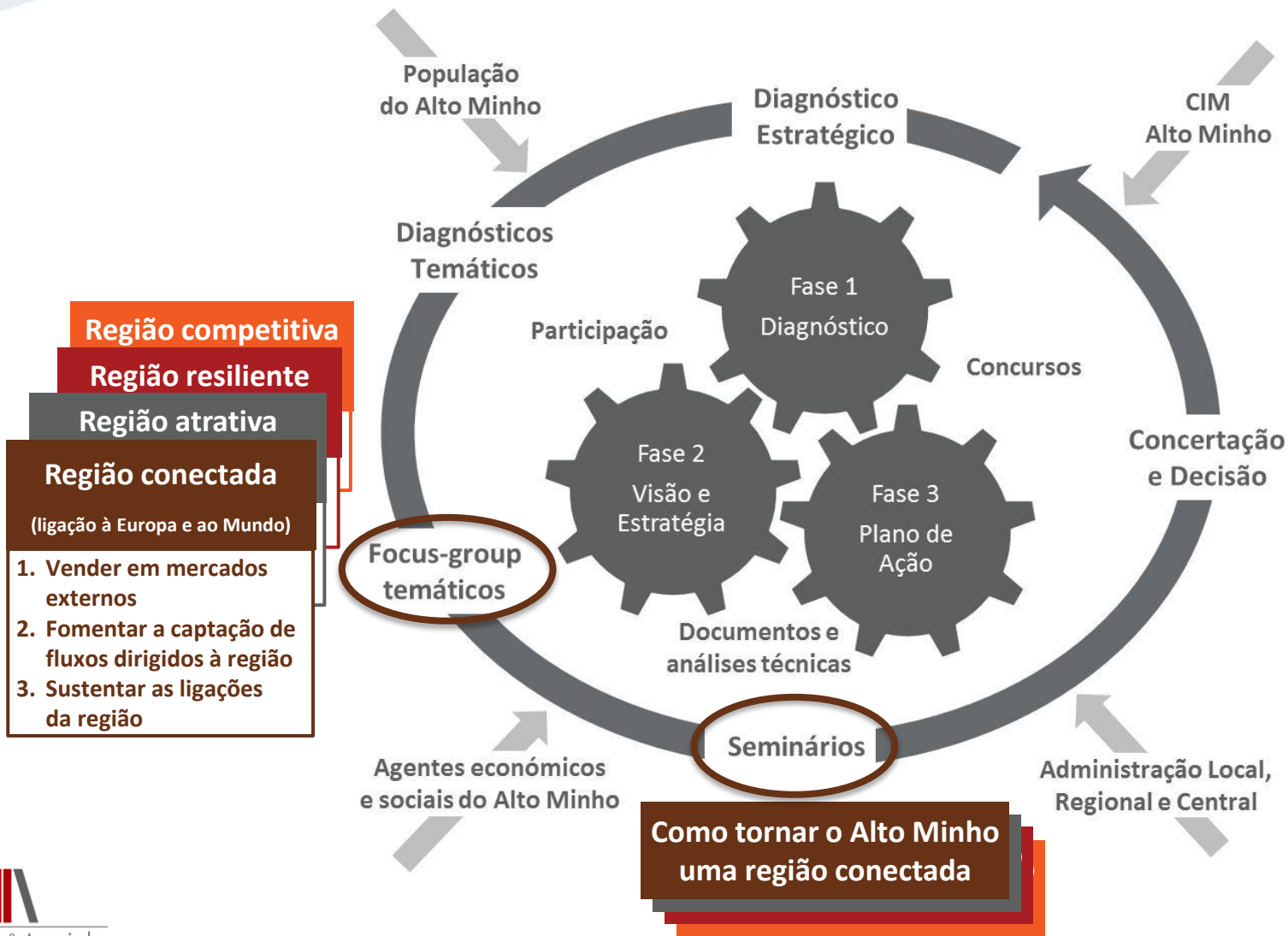


Metodologia





Metodologia



Região competitiva

Região resiliente

Região atrativa

Região conectada

(ligação à Europa e ao Mundo)

1. Vender em mercados externos
2. Fomentar a captação de fluxos dirigidos à região
3. Sustentar as ligações da região





Metodologia





alto minho
desafio 2020

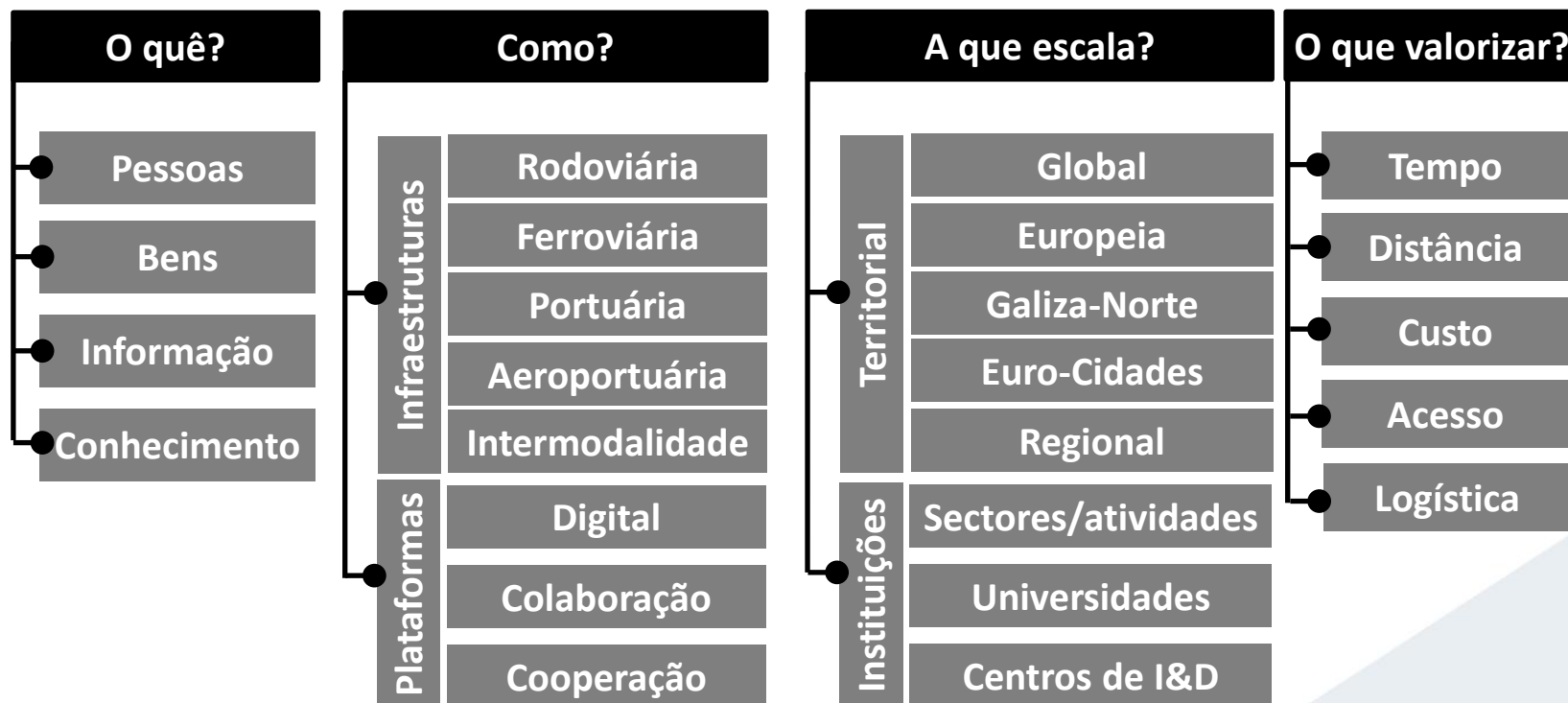
Este desafio é **nosso!**

Metodologia de Abordagem à temática da Conectividade

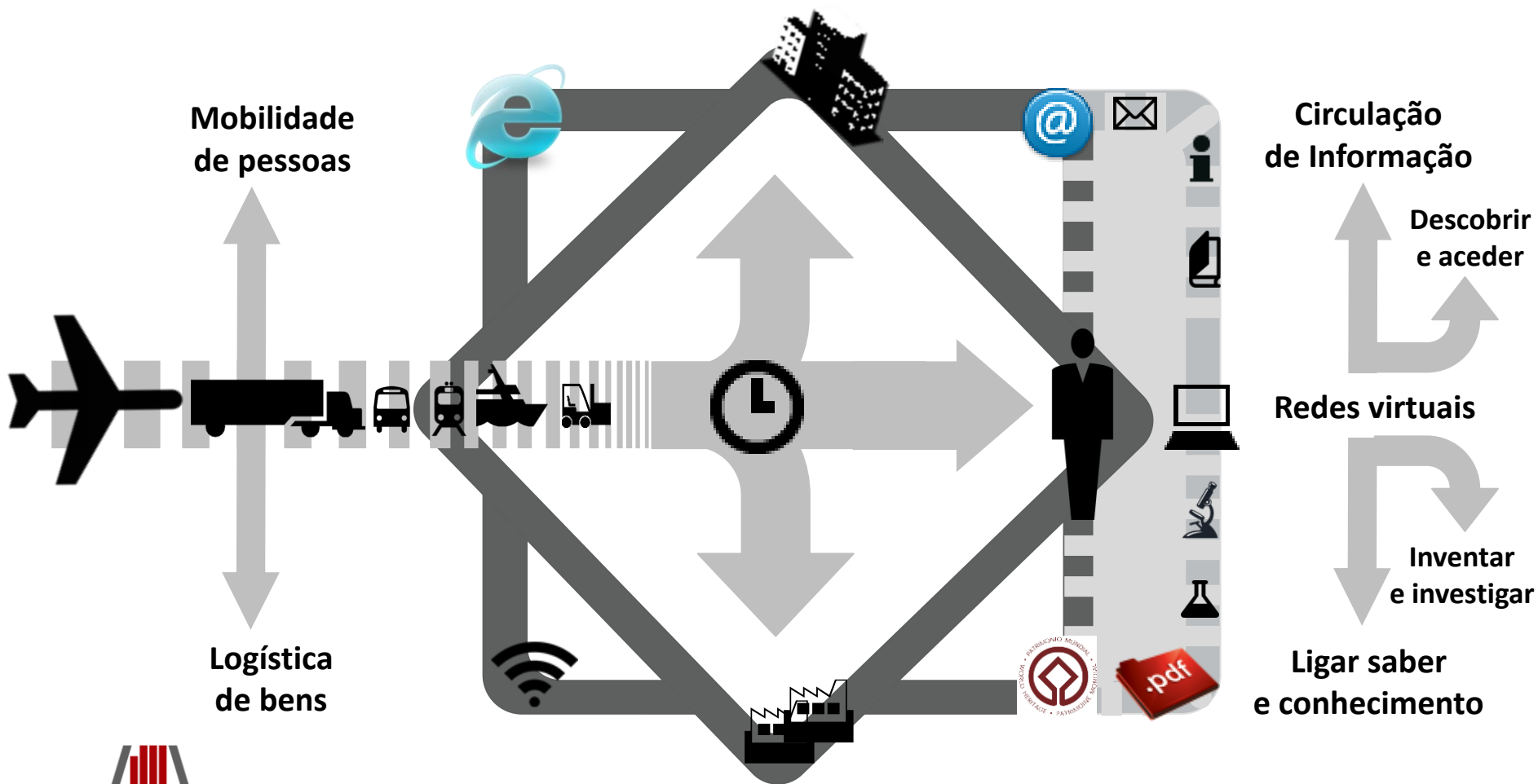




Abordagem da conectividade: dimensões de análise



Abordagem da conectividade: dimensões de análise





Conectividade é... estar ligado

Temáticas de aprofundamento no Plano de Desenvolvimento do Alto Minho

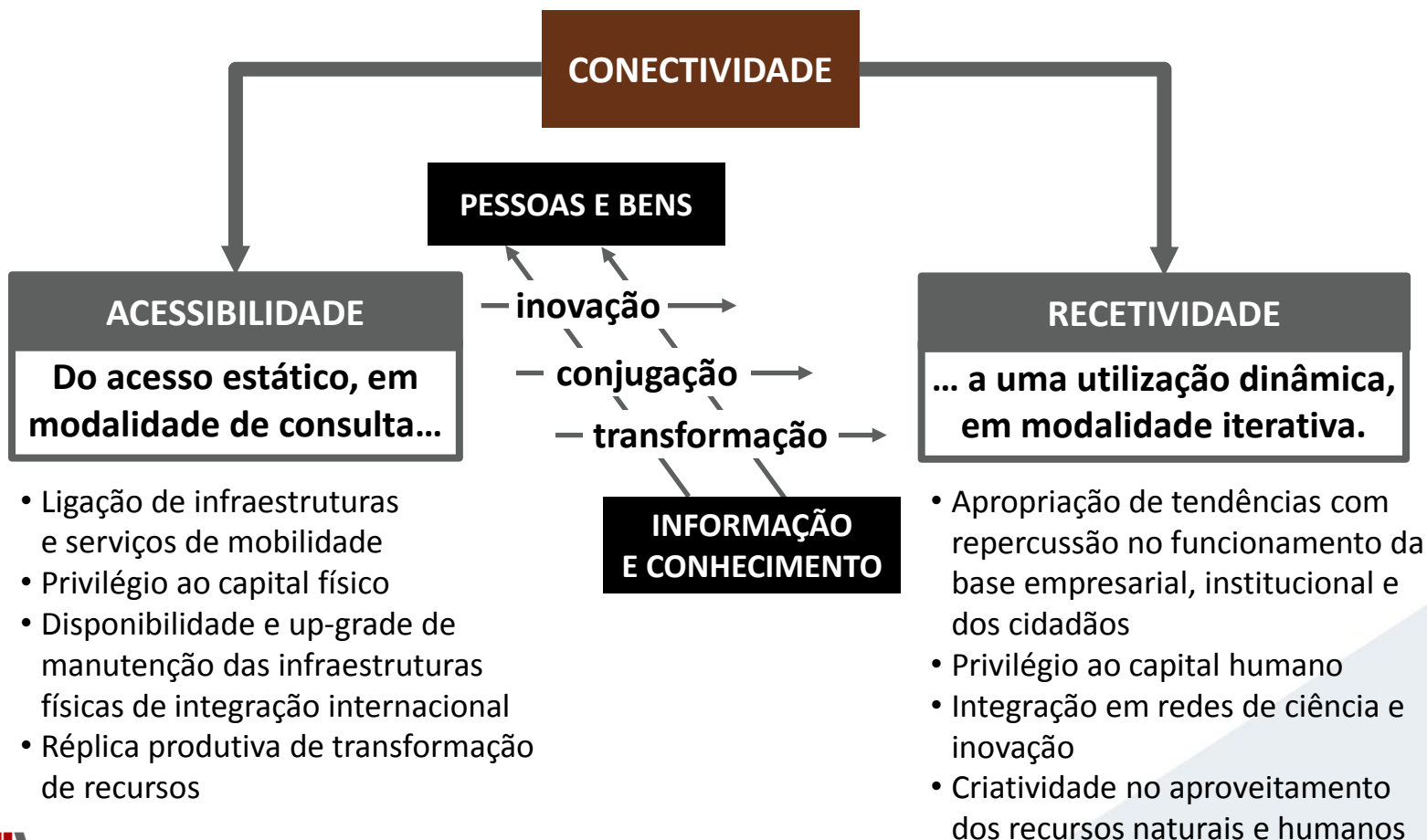


Uma região ligada à Europa e ao mundo



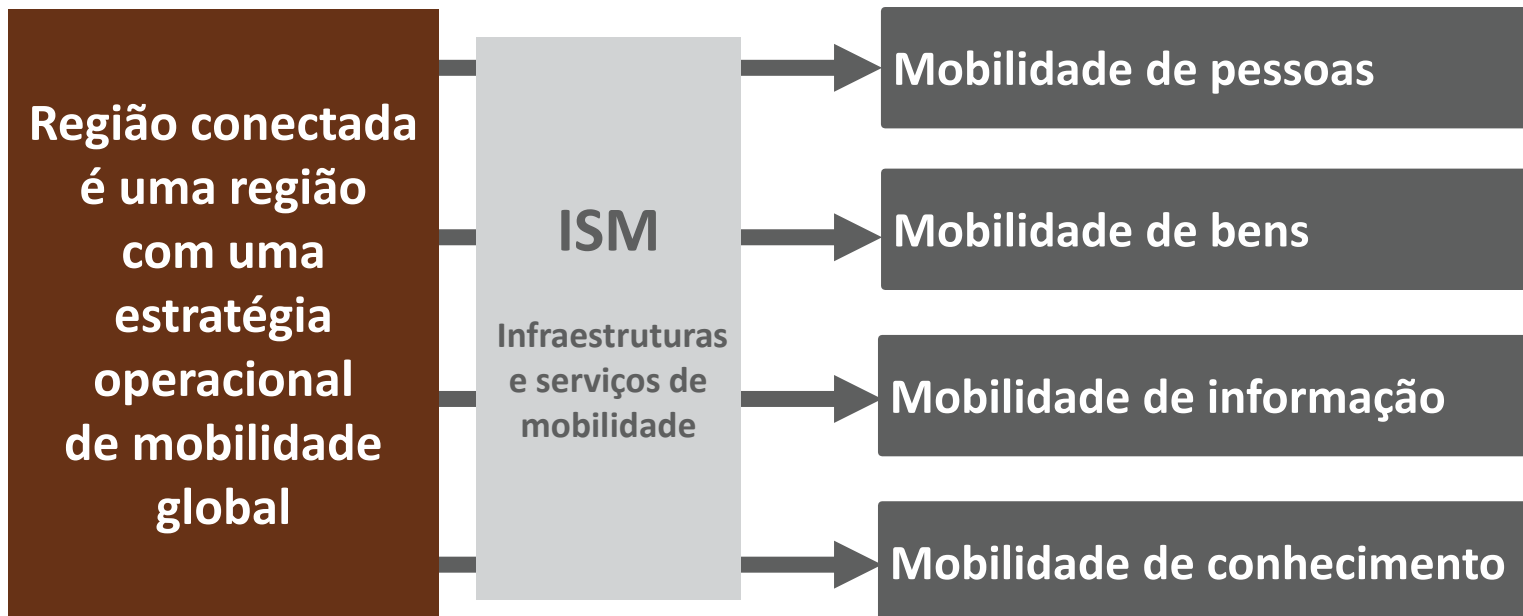


Conectividade combina... acessibilidade e recetividade





Conectividade combina... mobilidades





alto minho
desafio 2020

Este desafio é **nosso!**

Conectividade à escala internacional Tendências e perspetivas





Mobilidade de pessoas: fatores e determinantes

Grandes fatores que justificam a mobilidade de pessoas	Fatores críticos e tendências que influenciam e justificam a mobilidade de pessoas	
Lazer e turismo	Alargamento da intensidade, motivações e objetivos	Infraestruturas e nível de serviço
Trabalho	Decisão entre pendularidade e permanência influenciada pelas condições de mobilidade (horários, duração da viagem, intermodalidade)	<ul style="list-style-type: none">• Sensibilidade• Repercussões
Formação e estudo		Aprofundamento do intercâmbio internacional
Fluxos migratórios	Influência de fatores de atratividade e abertura das economias, e dos ciclos económicos mundiais	





Principais tendências na mobilidade de pessoas

Transporte aéreo

- Multiplicou por três, nos últimos 20 anos, o número anual de passageiros do transporte aéreo, na OCDE e na União Europeia
- Entre 2005 e 2010 terá aumentado o número mundial de passageiros de 1,7 mil milhões para 2,3 mil milhões
- O Perfil das preferências sobre destinos turísticos tem sofrido alterações notórias: férias – escapadinhas; turismo cultural, desportivo, natureza, sol e praia, cidade...
- Low-cost surgiram em 1966. Hoje operam mais de 50 companhias na Europa, que respondem por 1/3 dos passageiros transportados. No início de 2000 operavam três companhias aéreas na Europa (easyJet, Ryanair e Virgin Express), e respondiam por 5% do mercado europeu
- Passageiro low-cost prefere viagens até uma semana e prefere poupar na viagem para gastar no hotel

Fluxos turísticos

- Em 1980, 277 milhões de pessoas faziam turismo fora do seu país 500 milhões em 1995 e quase mil milhões em 2011
- Os principais destinos turísticos do mundo são os EUA, a China, a França e a Espanha
- Indústria do turismo é uma das que apresenta maiores crescimento no mundo. Apesar do clima económico, as receitas estimadas do turismo internacional em 2011 estabeleceram um novo recorde na maior parte dos destinos turísticos,
- Os novos destinos turísticos que emergiram nas últimas seis décadas colocam desafios aos tradicionais destinos da Europa e América do Norte
- A Europa é responsável por metade dos movimentos turísticos mundiais e foi a região com maior aumento do número de turistas (absoluto e relativo): mais 30 milhões de turistas entre 2010 e 2012





Principais tendências na mobilidade de pessoas

Transporte marítimo

- A indústria dos cruzeiros representa a componente mais dinâmica do transporte marítimo - polarizado pelas Caraíbas, que representam 41% das rotas mundiais
- Em 2010, o número de passageiros transportados a bordo de cruzeiros atingiu os 15 milhões, com taxas de ocupação que excederam os 100%
- Porto de Piraeus (porta de entrada das ilhas gregas) é o porto da Europa que mais passageiros movimentou (32 milhões em 2009), seguido pela Sicília (14 milhões de passageiros) e dos portos do sul da Suécia; do porto de Kent, no Reino Unido; e do porto de Nord-Pas-de-Calais, em França (fluxo de 13 milhões de passageiros)

Transporte rodoviário

- Em 2008, a União Europeia registou um declínio no número médio de passageiros/km
- Nos EUA, o número de passageiros que utilizam o automóvel para se deslocarem registou, em 2008, a maior descida desde a crise económica dos anos 90

Transporte ferroviário

- O transporte ferroviário sentiu os efeitos da crise mais tarde que os outros modos de transporte e portanto também a recuperação se revela mais lenta
- Em 2009, entre os países da União Europeia, a queda do tráfego de passageiros sentiu-se mais em Espanha, Alemanha, França e Reino Unido; na Rússia e na Ucrânia o decréscimo foi ainda mais acentuado (14% e 9%, respetivamente)





Principais tendências na mobilidade de pessoas

Estudantes universitários

- O número de estudantes internacionais aumentou mais de 50% na última década. Em 2007, 3 milhões de estudantes estavam inscritos em faculdades fora do seu país
- A China é o país com o maior contingente de estudantes no estrangeiro (mais de 400 mil estudantes), seguido da Índia (150 mil), República da Coreia (100 mil), Alemanha (77 mil), Japão, França, EUA, Malásia, Canadá e Rússia – representam 40% dos estudantes internacionais no mundo
- 10 países concentram 70% dos estudantes internacionais no mundo: EUA (600 mil estudantes, mais de 20% do total), seguido do Reino Unido (350 mil), França, Austrália, Alemanha, Japão, Canadá, África do Sul, Rússia e Itália
- Os fatores que influenciam a escolha do país de destino têm-se alterado: entre eles a proximidade geográfica, a existência de uma linguagem comum e a política atual

Fluxos migratórios

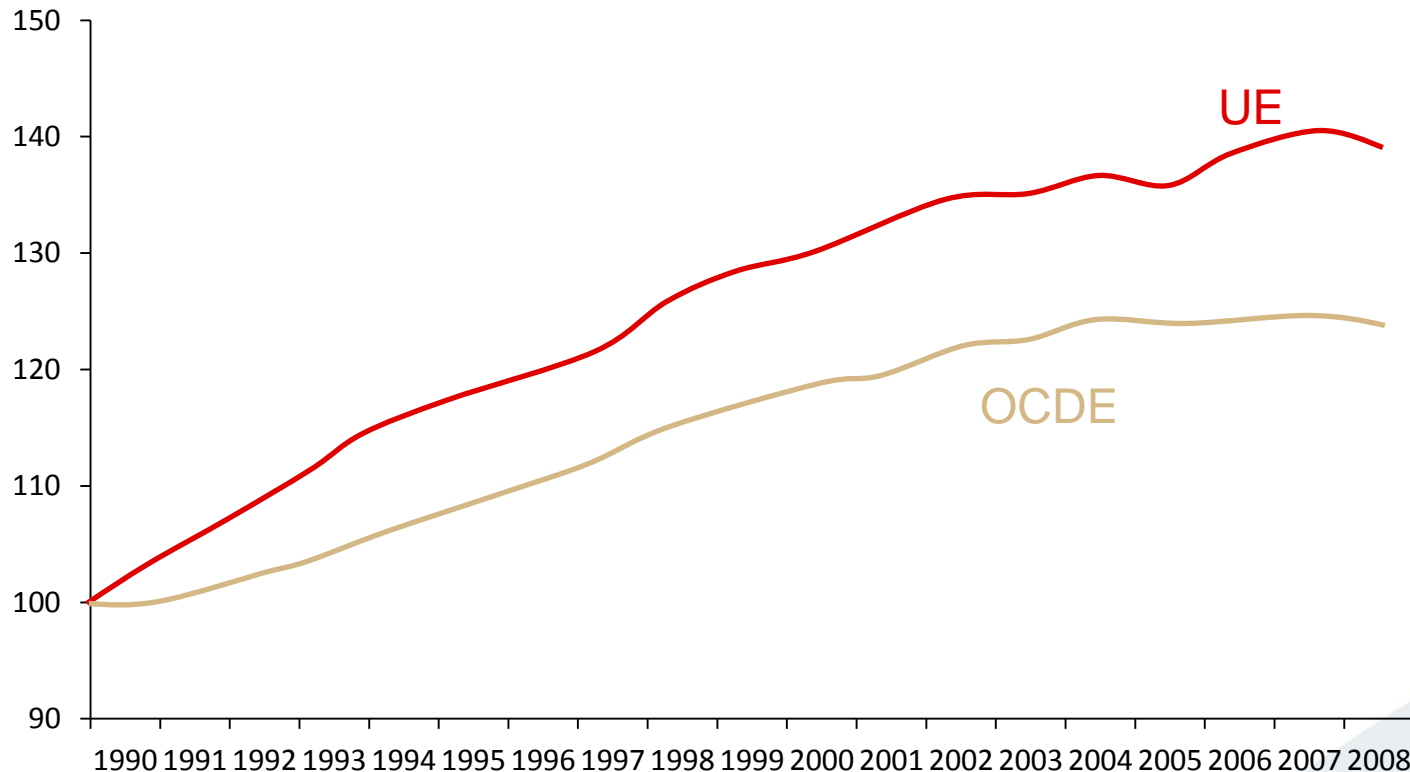
- Cerca de metade dos fluxos migratórios à escala mundial ocorrem dentro do mesmo continente. Em 2010, mais de 4 milhões de pessoas deixaram o seu país de origem
- Ao longo da última década, os fluxos migratórios foram responsáveis por 70% do aumento da força de trabalho na Europa e 47% nos EUA
- A China é responsável por mais de 10% dos fluxos migratórios na OCDE. Roménia, Índia e Polónia representam 15% do total
- Os fluxos migratórios com objetivo de obter emprego representam 21% do total dos fluxos migratórios e os fluxos familiares 36% (45% se forem contabilizados os que, dentro da mesma família, procuram emprego)
- Os fluxos migratórios relacionados com o trabalho temporário movem cerca de 2 milhões de pessoas e são mais sensíveis à volatilidade macroeconómica do que os relacionados com trabalho permanente





Mobilidade de pessoas: evolução de indicadores

Transporte rodoviário, por automóvel (passageiros/km - 1990=100)



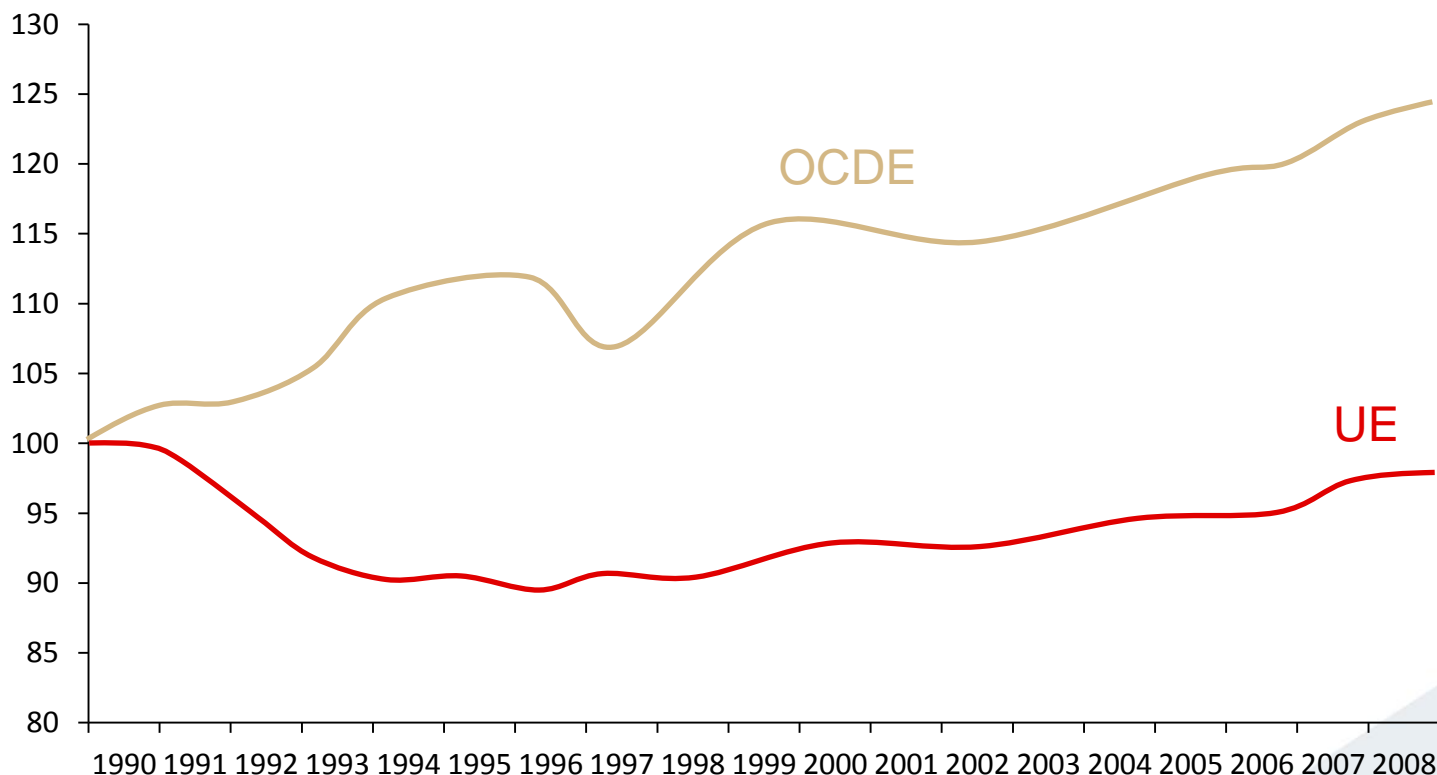
Fonte: International Transport Forum, OCDE (2011)





Mobilidade de pessoas: evolução de indicadores

Transporte rodoviário, por autocarro (passageiros/km - 1990=100)



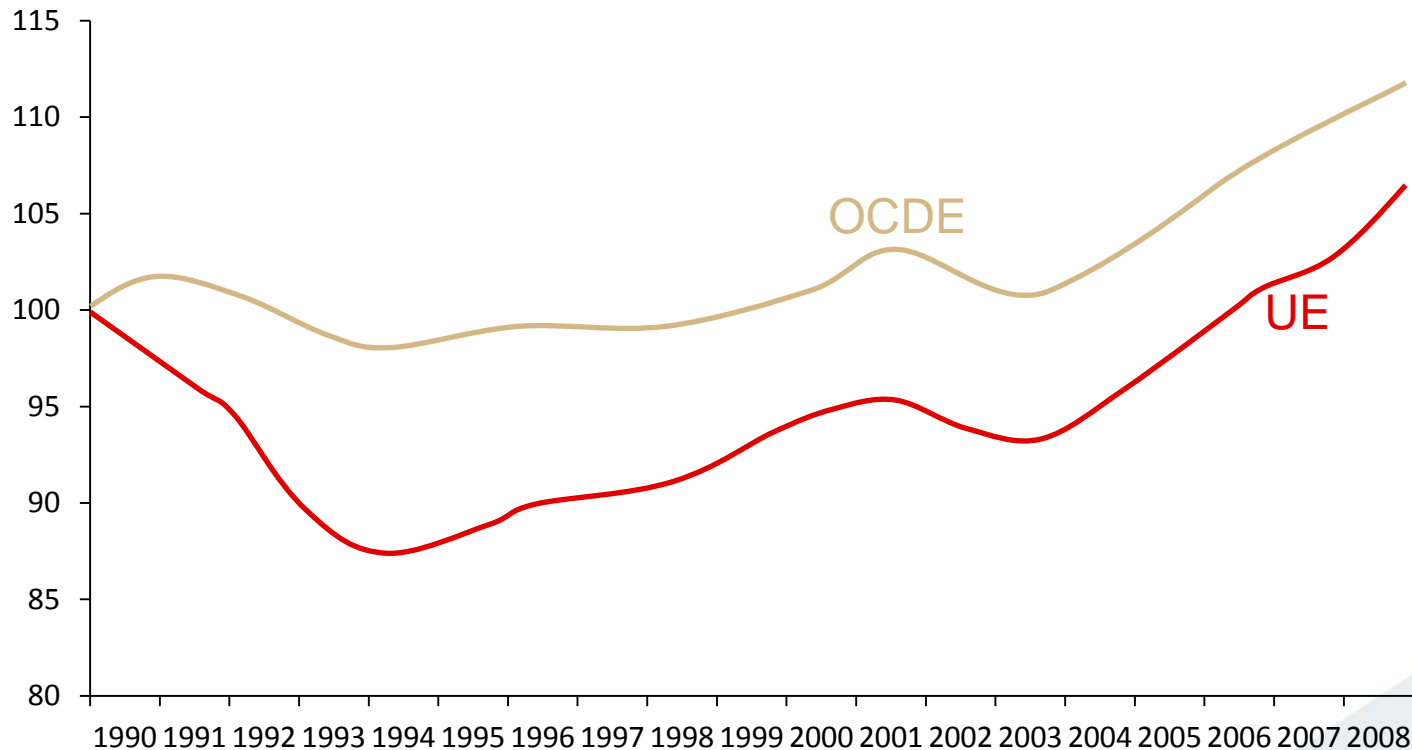
Fonte: International Transport Forum, OCDE (2011)





Mobilidade de pessoas: evolução de indicadores

Transporte ferroviário de passageiros (passageiros/km - 1990=100)



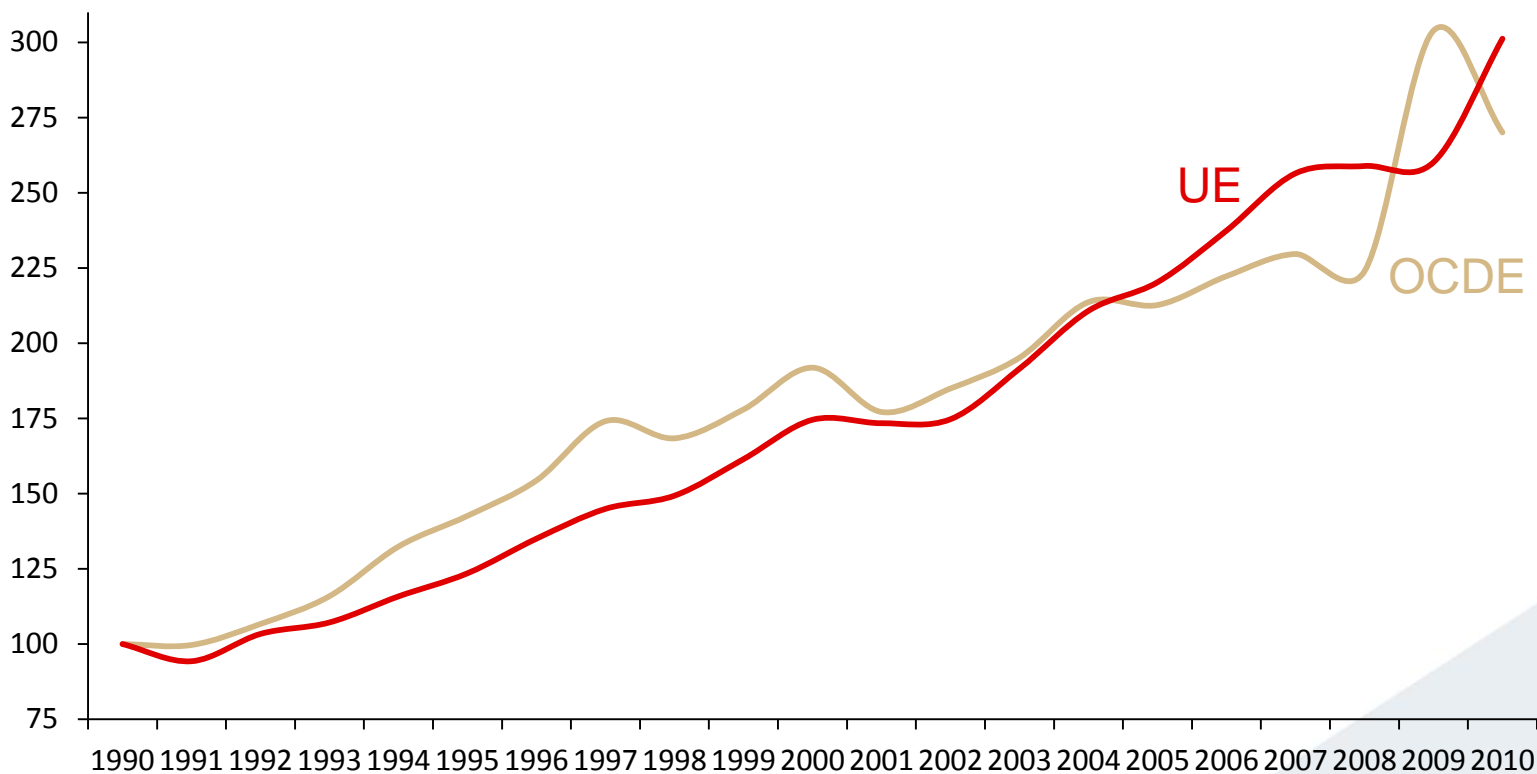
Fonte: International Transport Forum, OCDE (2011)





Mobilidade de pessoas: evolução de indicadores

Transporte aéreo de passageiros (nº passageiros - 1990=100)



Fonte: Banco Mundial (2012)





Mobilidade de bens: fatores e determinantes

Grandes fatores que justificam a mobilidade de bens	Fatores críticos e tendências que influenciam e justificam a mobilidade de bens	
● Importação / exportação de produtos finais	Logística internaliza relação custo/tempo/distância	Aprofundamento das trocas intermédias
● Importação / exportação de produtos intermédios	Internalização de custos sociais e ambientais das emissões	Exportação de produtos acabados corresponde a importações de produtos intermédios
● Especialização internacional das cadeias produtivas	<i>Produtos made in world</i>	
● Hábitos de consumo	Maior abertura e disponibilidade para pagar os preços dos “produtos do mundo” e para efetuar compras eletrónicas	





Principais tendências na mobilidade de bens

Transporte marítimo

- O volume global do comércio por via marítima foi de 7,8 mil milhões de toneladas em 2009 (cerca de 80% do comércio mundial de bens)
- Nos últimos anos, o recurso ao *outsourcing* na produção e o aumento da riqueza produzida deu origem a um equilíbrio entre a carga carregada e descarregada por via marítima
- As economias em desenvolvimento representam a maior fatia do transporte marítimo. A Ásia representa um forte peso no comércio de bens transportados em contentores por via marítima, cujos principais destinos são a Europa e América do Norte

Transporte aéreo

- Em 2009, o volume global do comércio por via aérea foi de 37,8 milhões de toneladas
- Multiplicou por três, nos últimos 20 anos, o volume global do transporte aéreo na OCDE e multiplicou por dois na União Europeia
- O transporte aéreo de bens apresenta uma maior sensibilidade aos períodos de crise (Europa e América do Norte foram as regiões mais penalizadas com a crise recente)
- Cargas tipicamente transportadas por avião têm beneficiado do esbatimento das fronteiras entre produção e consumo (exemplo das frutas e legumes transportados por avião, que atingem maiores níveis de valor acrescentado)





Principais tendências na mobilidade de bens

Transporte rodoviário

- Em 2007, o transporte rodoviário atingiu 78% dos transportes internos de mercadorias na União Europeia
- O transporte rodoviário de bens também não permaneceu imune aos efeitos da crise, tendo em 2008 quebrado um ciclo positivo de aumento constante da carga transportada. Na Europa, a atividade de transporte de bens por rodovia, medida em toneladas/km, registou em 2009, um decréscimo de 9% face ao ano anterior
- Na Rússia o impacto foi mais evidente, com uma quebra de 20%, em 2010 o volume de bens transportados por rodovia ainda se encontrou 22% abaixo do nível registado antes da crise

Transporte ferroviário

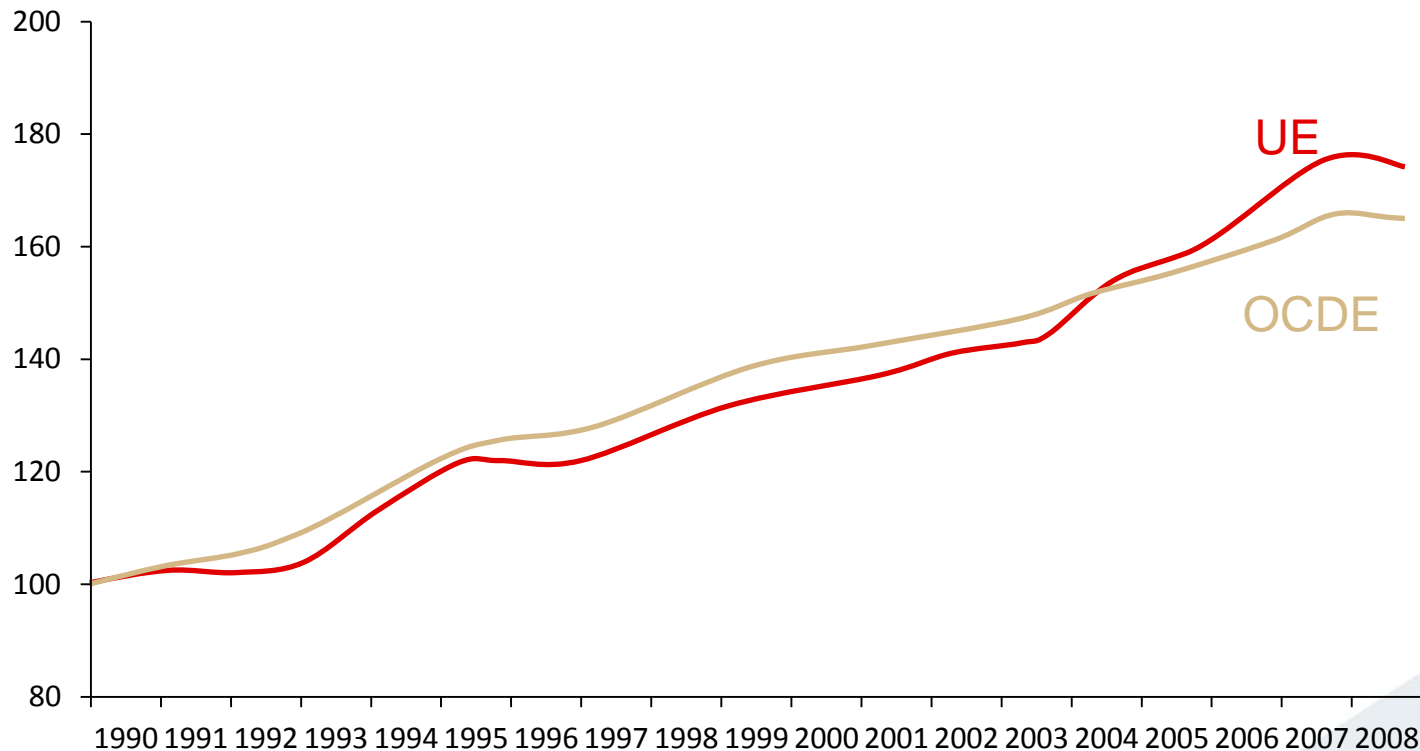
- Na União Europeia, o volume global do comércio por via aérea foi de 350 mil milhões de toneladas/km em 2009 (regresso aos valores de 1992)
- A União Europeia contraria a tendência de intensificação do volume de mercadoria transportada por modo ferroviário na OCDE (aumenta 1,5 vezes nos últimos 20 anos, enquanto União Europeia regride 20%), com reflexos preocupantes em termos da (não) internalização de custos ambientais





Mobilidade de bens: evolução de indicadores

Transporte rodoviário de bens (toneladas/km - 1990=100)



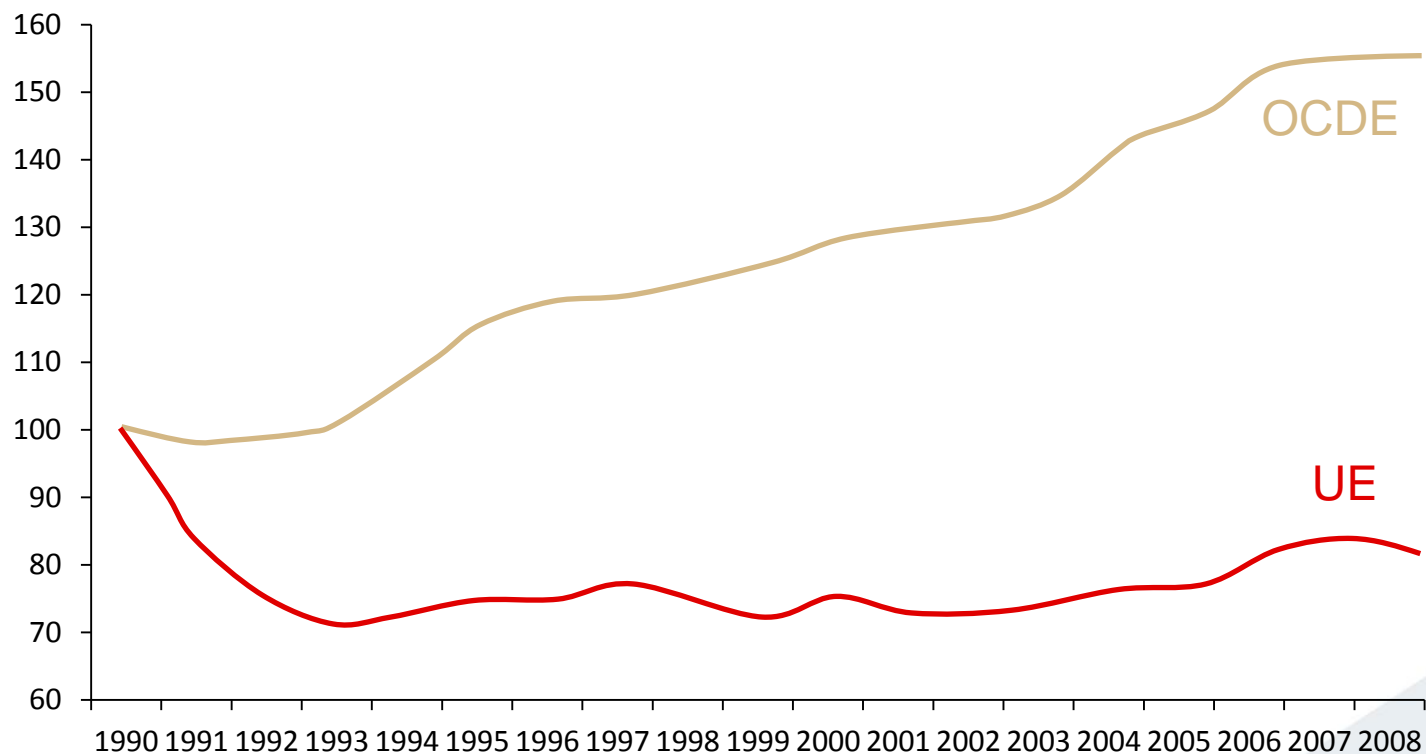
Fonte: International Transport Forum, OCDE (2011)





Mobilidade de bens: evolução de indicadores

Transporte ferroviário de bens (toneladas/km - 1990=100)



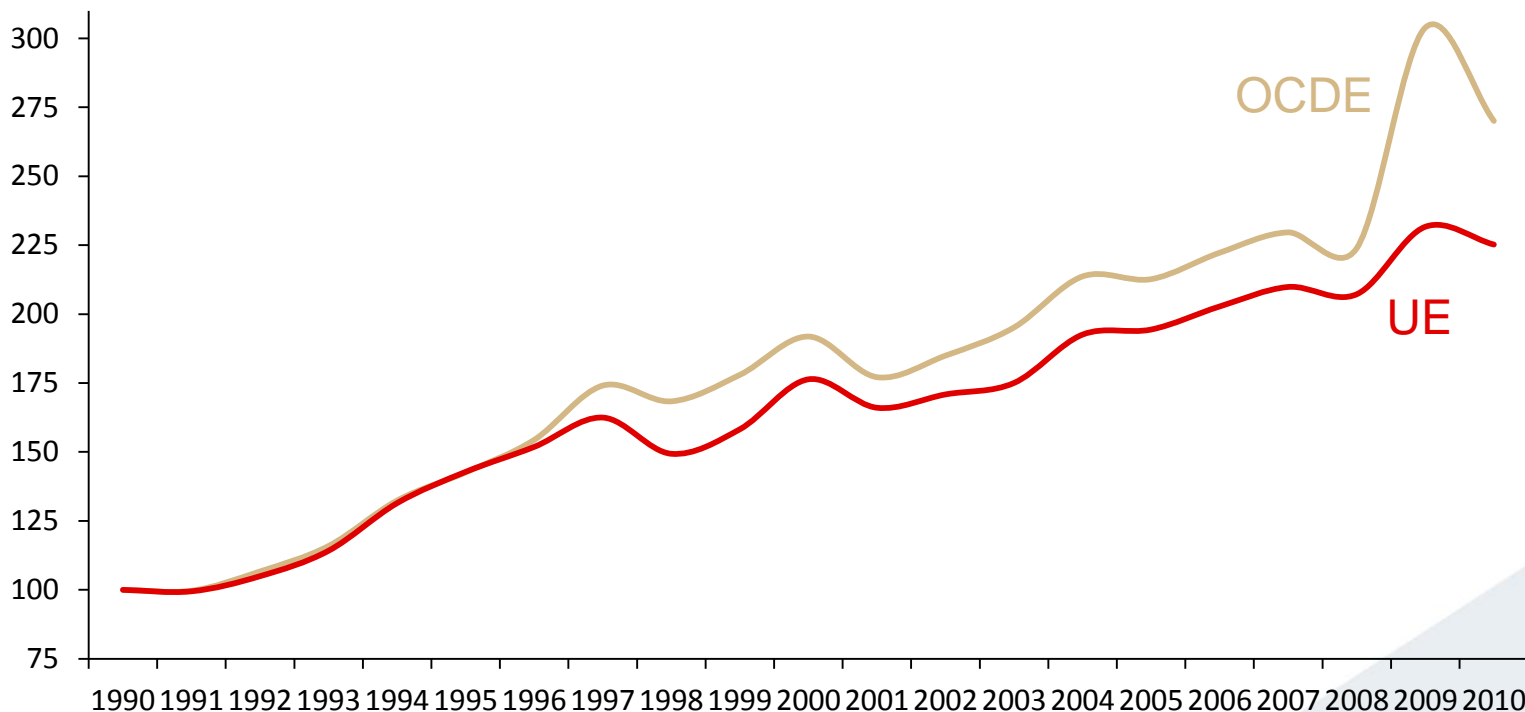
Fonte: International Transport Forum, OCDE (2011)





Mobilidade de bens: evolução de indicadores

Transporte aéreo de bens (toneladas - 1990=100)



Fonte: Banco Mundial (2012)





Expectativas na mobilidade de pessoas e bens

Triplificação dos níveis globais de mobilidade até 2050

- Espera-se que em **2050** a população mundial atinga os **9 mil milhões de pessoas** o que, associado ao aumento de rendimento, provocará um necessário **acréscimo significativo na mobilidade**
- **Efeito positivo dos fluxos migratórios** na sustentabilidade da força de trabalho europeia tornar-se-á mais evidente num contexto de envelhecimento da população
- Se os preços da energia e infraestruturas permitirem, a **mobilidade de passageiros** a nível mundial aumentará três a quatro vezes entre 2000-2050 (passageiros/km) e a **mobilidade de bens** aumentará duas a três vezes (toneladas/km)
- Em 2000, metade dos passageiros e dos bens eram transportados nas economias da OCDE e em 2050 prevê-se que este peso não ultrapasse os 20% no caso dos passageiros e os 30% no caso dos bens
- o número de **turistas internacionais deverá crescer entre 2010 e 2030 cerca de 43 milhões de turistas internacionais a cada ano**, totalizando 1,8 mil milhões de passageiros em 2030
- As economias emergentes serão as grandes responsáveis pelo crescimento do turismo internacional, crescendo duas vezes mais que as economias avançadas e prevê-se que mais de mil milhões de turistas irão procurar estas economias como destino turístico

Crescimento mais acentuado nas economias externas à OCDE





Expectativas na mobilidade de pessoas e bens

Internalização dos custos sociais e ambientais da mobilidade

Níveis críticos de viaturas próprias

- Não é claro que os níveis de viatura própria *per capita* aumentem nas economias emergentes; por seu lado, na China, as viagens de automóvel representam 10% do movimento de passageiros – em 2050 espera-se que representem mais de metade

Duplicar os esforços na “economia do combustível” para estabilizar as emissões

- As emissões de CO₂ aumentarão a um ritmo inferior ao da mobilidade induzida pela economia no combustível
- Em 2050 as emissões globais provenientes da utilização de veículos tenderão a aumentar duas a três vezes face a 2000

Retoma caracterizada pelos riscos de recaída

- A evolução dos fluxos externos de comércio para a União Europeia e EUA refletem a mudança da hegemonia económica para as economias emergentes
- Os níveis de comércio à escala global têm vindo a recuperar, mas existem riscos que podem inverter o sentido da retoma:
 - A crescente pressão sobre os preços da energia e as incertezas relacionadas com os eventos geopolíticos podem colocar um travão no crescimento
 - Economias emergentes são o *driver* da expansão económica global, mas o seu modelo de crescimento, assente em exportações e investimento interno, pode ser travado pela diminuição da procura externa e poucas oportunidades de investimento no curto prazo





Mobilidade de informação: fatores e determinantes

Fatores críticos e tendências que influenciam e justificam a mobilidade de informação

- Avanços técnicos e tecnológicos que oferecem possibilidades crescentes de circulação, armazenagem, acesso e difusão de informação
- Evolução dos hábitos e conceitos culturais, que geram novas procuras (e são simultaneamente auto-alimentados pelas novas ofertas) de conteúdos e serviços suportados e/ou orientados para plataformas digitais tendencialmente mais abrangentes e diversificadas (exemplo das novas aplicações dirigidas para smartphones e tablets, ...)
- Alargamento da amplitude da indústria das TIC associada ao aumento do grau de interpenetração com outras atividades e segmentos (sector cultural e criativo, energia, formas e modelos de comércio, mecanismos de regulação da proteção, segurança e privacidade, ...)





Principais tendências na sociedade da informação

Crescimento exponencial da difusão das tecnologias de informação e comunicação

- A **indústria das TIC** gera 600 mil milhões de euros de VAB na União Europeia, representado quase 5% do PIB. 80% desse VAB é gerado pelos serviços das TIC
 - O sector das TIC foi responsável por metade dos **ganhos de produtividade** registados na União Europeia entre 1995 e 2004. Disseminação da utilização das TIC a outros sectores da economia deverá aumentar estes ganhos de produtividade
 - 60% da população europeia (taxa similar à dos EUA) **utiliza internet** diariamente mas 1/3 da população mundial nunca a usou
 - Metade dos agregados familiares e 80% das empresas da UE têm acesso a **banda larga** (cobre cerca de 90% da população)
- **Hiperconectividade** está a redefinir os relacionamentos entre cidadãos e Estados e entre indivíduos, consumidores e empresas, introduzindo oportunidades ao aumento de produtividade e bem-estar, alterando as formas de negócio, criando novos produtos e serviços e aumentando a qualidade dos serviços públicos prestados
 - O aumento da importância das redes sociais e dos vídeos *online* (mais de 80 milhões de pessoas partilham conteúdos concebidos por si) **alterou os modelos de difusão da informação e entretenimento**
 - À medida que as tecnologias de informação e a internet se vão difundindo pela União Europeia – fruto do aumento das aplicações e serviços de banda larga e do crescimento dos dispositivos móveis e suas aplicações – são cada vez mais visíveis os impactes nas estruturas e dinâmicas da sociedade





Principais tendências na sociedade da informação

- **União Europeia estabeleceu como meta** que todos os cidadãos europeus tenham acesso a banda larga para 2013 e ligações mais velozes (superiores a 30 Mbps) em 2020, com mais de metade dos agregados familiares a utilizarem ligações superiores a 100 Mbps. Em 2009, a taxa de penetração da banda larga fixa encontrava-se nos 25%
- Os **preços da banda larga fixa** registaram um decréscimo de 50% nos últimos dois anos, tendência que, previsivelmente, se manterá durante a próxima década
- As **velocidades atuais** (80% das linhas de banda larga na Europa oferecem velocidades superiores a 2 Mbps, mas apenas 18% dessas linhas ultrapassam os 10 Mbps de velocidade) são suficientes para as aplicações básicas da internet (email, navegação, *downloads*) mas limitam a utilização e oferta de **conteúdos avançados**, como a tv de alta definição
- Estima-se que em 2020 existam mais de 50 mil milhões de **dispositivos com capacidade de ligação à internet** e que as economias emergentes serão as grandes impulsionadoras deste aumento
- As gerações mais novas são as principais dinamizadores e utilizadores dos **serviços de entretenimento online** avançados e são os que mais utilizam **serviços online** de educação, formação e procura de emprego
- *E-banking* configura uma forte alteração no relacionamento tradicional entre cliente/banco que emerge (e exige) do alargamento do leque de possibilidades técnicas de segurança, protecção e privacidade das plataformas *on-line*
- Crescimento exponencial dos **dispositivos móveis** – venda de mais de 440 milhões de unidades no último trimestre de 2011





Principais tendências na sociedade da informação

Comércio eletrónico

- As transações efetuadas por **comércio eletrónico** ascendem aos 150 mil milhões euros/ano na União Europeia e EUA – viagens, hotéis, roupas e artigos desportivos são os principais serviços e produtos adquiridos
- **Questões de regulação e as barreiras** que impedem as trocas entre fronteiras estão entre os principais entraves ao comércio eletrónico na União Europeia – mais de 60% das transações entre os países não ocorrem porque os vendedores se recusam a vender para o estrangeiro

A indústria das TIC e a venda de serviços

- Emergência de um **novo paradigma** em que a fragmentação ao nível individual das tarefas, em termos globais, ganha maior relevância sobre as atividades da cadeia de valor efetuadas localmente
- A **externalização das tarefas dos serviços das TIC** tenderá a aumentar a procura por profissionais mais qualificados – as estimativas sugerem que 20% do total do emprego (80% do emprego em sectores como a banca e os serviços informáticos) sofrerá alterações na sua distribuição geográfica à luz deste novo paradigma





Expectativas na mobilidade de informação

Sector criativo

- A **oferta de conteúdos nas indústrias criativas** está a ser moldada pela convergência digital e correspondentes as mudanças nos padrões de consumo
- A internet é um canal privilegiado de distribuição de conteúdos mas o aumento da oferta de conteúdos amadores e semiprofissionais (como o *youtube*) coloca desafios às indústrias do sector criativo

TIC promotoras de eficiência energética

- O papel das TIC pode ser determinante na **redução dos consumos e otimização dos sistemas energéticos**, através das *smart grids*, contribuindo cumulativamente para uma maior transparência no sector energético

As ferramentas TIC e os Sistemas de Inteligência Domésticos

- As TIC fornecem ferramentas e serviços que respondem às necessidades pessoais e dos ambientes domésticos – o conceito de casa e ambiente inteligente está assente nas tecnologias informáticas com capacidade de resposta para as necessidades dos consumidores nos domínios da sustentabilidade e inovação

Motores de busca e proteção da privacidade

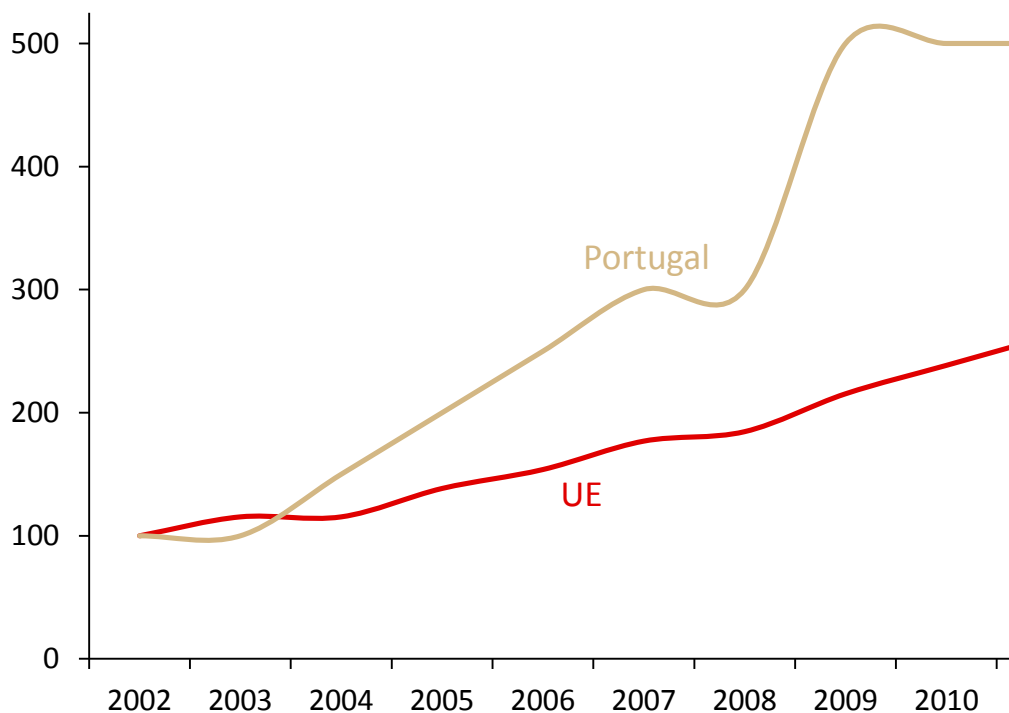
- Os **motores de busca**, podem servir como ferramentas privilegiadas para a indústria da publicidade; no entanto, as questões da proteção de dados de navegação dos indivíduos têm vindo a ganhar importância e os novos modelos de negócio baseados na recolha, divulgação e publicidade direcionada terão de obedecer às preocupações emergentes sobre a privacidade dos utilizadores da internet





Mobilidade de informação: evolução de indicadores de Portugal

Comércio eletrónico (nº utilizadores nos últimos 3 meses - 2002=100)



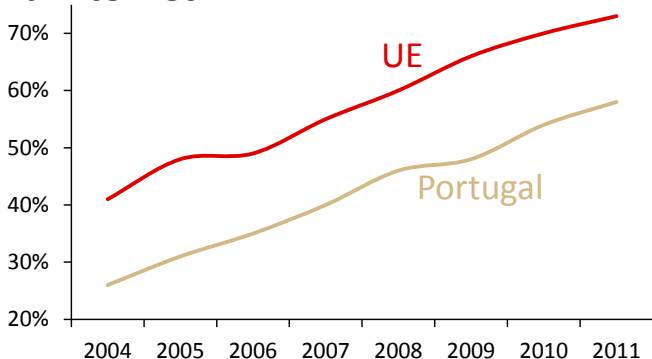
Fonte: Eurostat (2012)



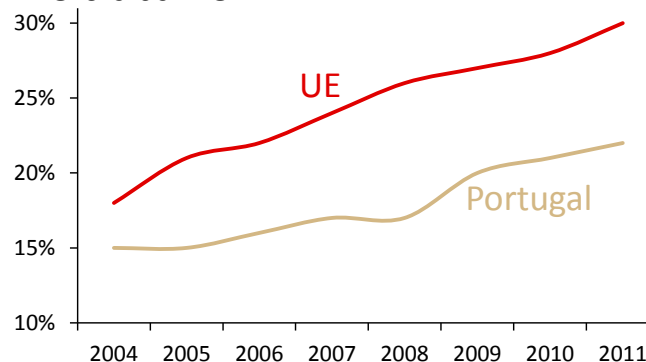


Mobilidade de informação: evolução de indicadores de Portugal

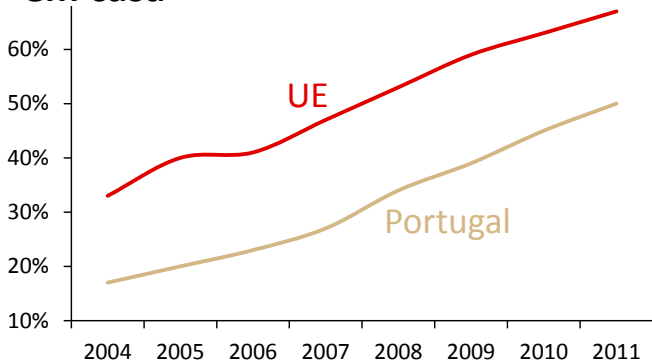
% agregados familiares com acesso à internet



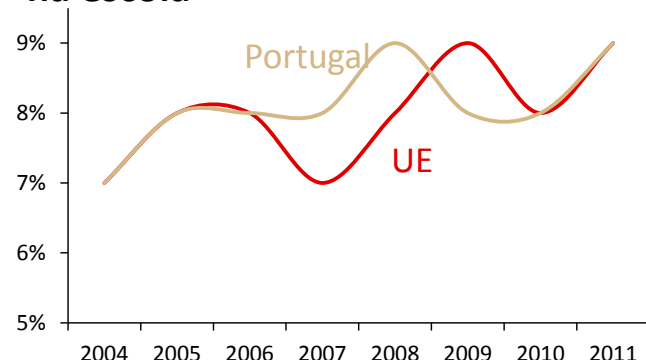
% indivíduos que utilizam internet no trabalho



% indivíduos que utilizam internet em casa



% indivíduos que utilizam internet na escola



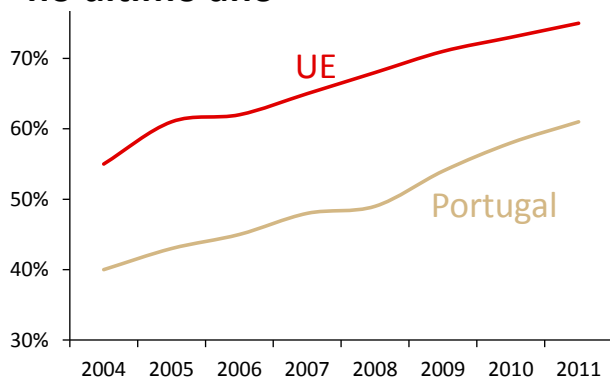
Fonte: Eurostat (2012)



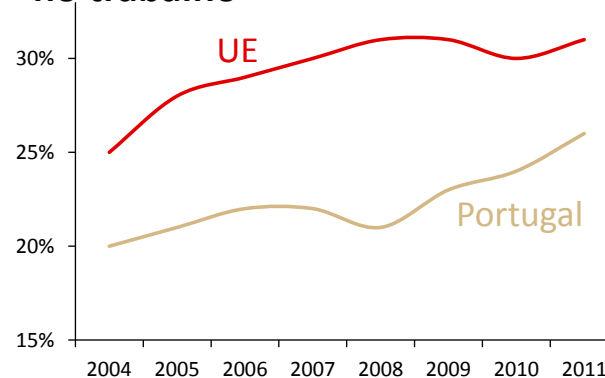


Mobilidade de informação: evolução de indicadores de Portugal

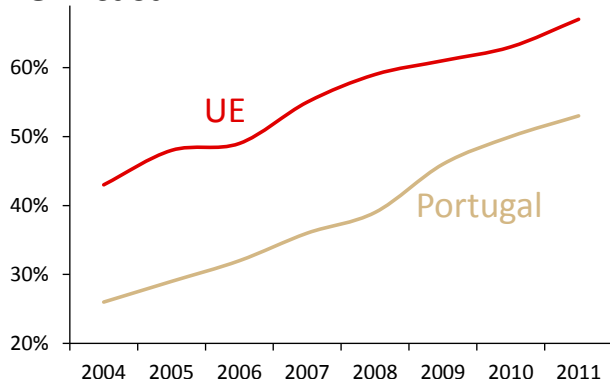
**% indivíduos que usaram o computador
no último ano**



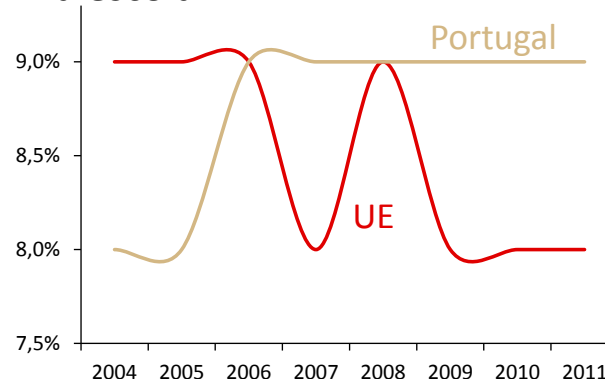
**% indivíduos que utilizam o computador
no trabalho**



**% indivíduos que utilizam o computador
em casa**



**% indivíduos que utilizam o computador
na escola**



Fonte: Eurostat (2012)





Mobilidade de informação: evolução de indicadores de Portugal

- À medida que a dimensão da empresa aumenta, os indicadores relativos à sociedade da informação melhoram
- Os níveis de acesso à internet têm melhorado nos últimos anos e nas empresas com mais de 50 trabalhadores este acesso está 100% coberto, tanto em Portugal, como nos restantes países da União Europeia
- A cobertura das empresas com acesso a banda larga ainda não é total, mas é superior a 90% nos casos das empresas com mais de 50 trabalhadores, ainda que ligeiramente abaixo da média europeia
- A proporção de empresas com *website* ou *homepage* é o indicador que revela maiores disparidades consoante a dimensão da empresa: nas empresas mais pequenas (menos de 50 trabalhadores), apenas metade revela possuir um *website* ou *homepage*, nas empresas que contam entre 50 a 250 trabalhadores esta proporção passa para cerca de 80% e nas empresas maiores é de quase 100%
- As grandes diferenças entre Portugal e a Europa têm a ver com a proporção de empresas não financeiras que utilizam o comércio eletrónico para efetuar encomendas de bens e/ou serviços: esta proporção é metade em Portugal do que é na Europa no que respeita às empresas com menos de 250 trabalhadores
- A utilização do comércio eletrónico para receber encomendas de bens e/ou serviços por parte das empresas não financeiras regista valores muito baixos, tanto em Portugal, como na média da União Europeia. O mesmo sucede com o peso do volume de compras e vendas eletrónicas no total do volume de negócios





Mobilidade de informação: evolução de indicadores de Portugal

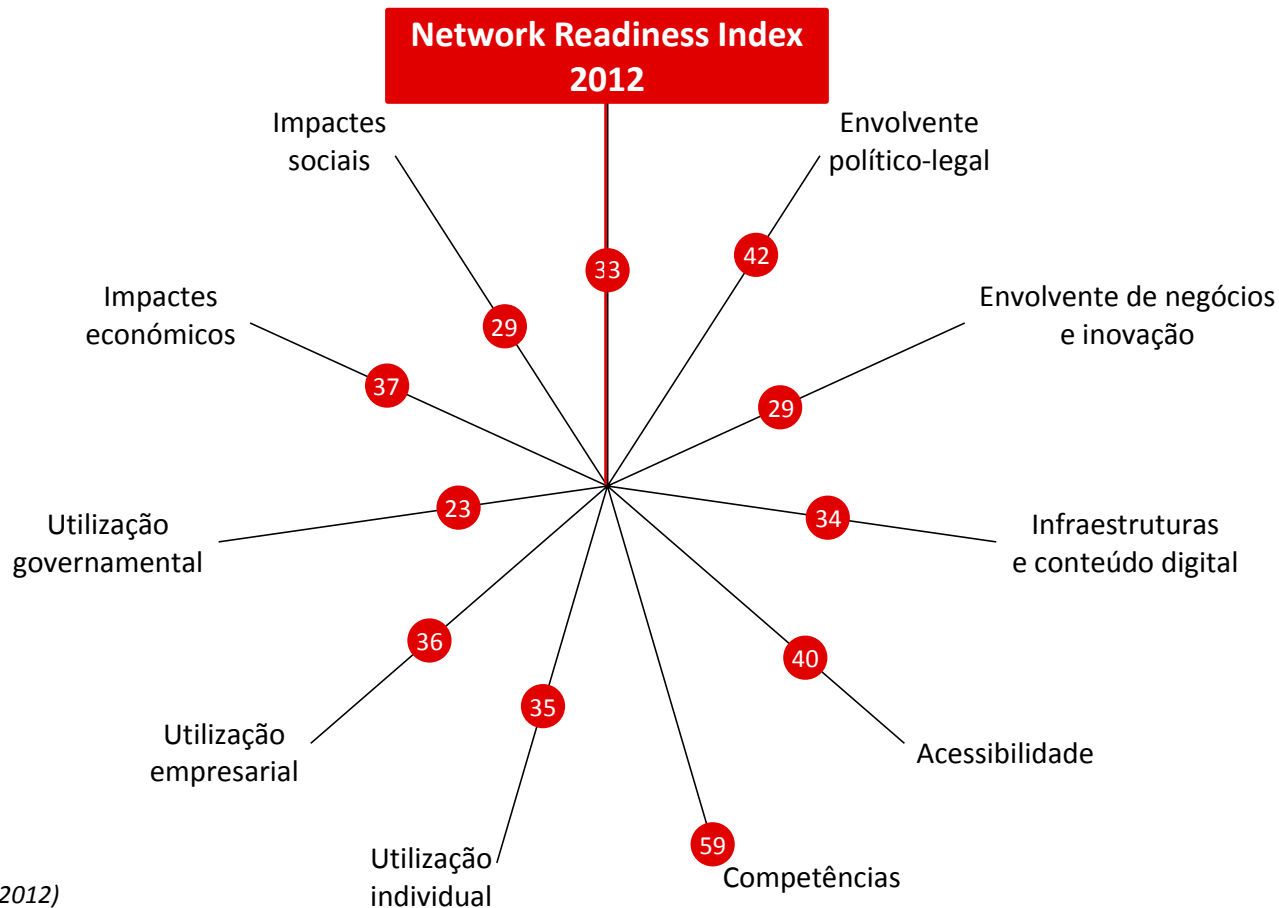
- A língua portuguesa é a 5ª língua mais usada na internet, numa lista encabeçada pelo inglês e chinês (que representam metade das línguas mais usadas)
- Dois terços dos utilizadores da internet no mundo encontram-se na Ásia (45%) e na Europa (22%) mas foi na região de África e Médio Oriente que o número de utilizadores de internet mais cresceu na última década
- Principais serviços *online* utilizados pelos internautas na União Europeia em 2009: viagens e hotéis, procura de informação relacionada com saúde, leitura ou *download* de notícias, jogos, imagens, filmes e música, rádio online e TV *online*, *download* de *software*, *upload* de conteúdo próprio e procura de emprego e candidatura *online*
- Na União Europeia apenas 48% dos internautas leram ou descarregaram notícias, jornais ou revistas (nos últimos três meses), aquém dos 72% dos internautas americanos
- O envio e receção de emails continua a ser a principal atividade *online* – 88% dos internautas utilizaram os serviços de email em 2009



Mobilidade de informação: índice de partilha de informação para Portugal

Índice de partilha de informação para Portugal

(posição
portuguesa
num total
de **142 países**)



Fonte: World Economic Forum (2012)



Mobilidade de conhecimento: fatores e determinantes

O conhecimento distingue-se da informação na medida em que este está associado ao *know-how* ou ao que “funciona” (*what works*) num determinado contexto, enquanto a informação está associada ao *know what* ou *what is*.

Quatro pilares da economia baseada no conhecimento	Fatores críticos e tendências que justificam a mobilidade de conhecimento
Educação e qualificação	Competências Articulação entre educação e tecnologia
Sistemas de inovação nacionais	Sistema complexo de relação entre atores Governos com papel relevante no encorajamento, coordenação e ligação
Construção de redes	TIC como promotoras da eficiência das ligações em rede, conectividade, interdependência e coordenação
Políticas e regulação	Desfasamento temporal





Principais tendências da economia do conhecimento

Quatro pilares da economia baseada no conhecimento:

1. Educação e qualificação

- A economia do conhecimento está a transformar o mercado de trabalho a uma escala global, tanto em indústrias já estabelecidas, que requerem uma força de trabalho cada vez mais criativa e inovadora, como nas indústrias emergentes na área das Tecnologias, Informação e Comunicação (TIC), onde a procura por trabalhadores altamente qualificados está a aumentar
- Segundo a *International Commission on Education for the Twenty-First Century* (UNESCO) as competências críticas para o século XXI são: aprender a fazer, aprender a ser, aprender a relacionar-se e aprender a aprender

- A articulação entre a educação e a tecnologia deve ser reforçada, com o desenvolvimento de instituições de educação mais inovadoras e com maior predomínio da investigação, embora os esforços de investimento em educação sejam reconhecidos, estes devem ser acompanhados por políticas tecnológicas congruentes que potenciem os níveis de educação

2. Sistemas de inovação nacionais

- A inovação e melhoria da capacidade tecnológica ocorrem pela criação, apropriação, disseminação e aplicação de vários tipos de conhecimento, através de um complexo sistema de relacionamentos entre atores (organizações, universidades, institutos, parques tecnológicos e instituições financeiras relevantes), onde os governos desempenham um papel relevante no encorajamento, coordenação e ligação dos diferentes atores





Principais tendências da economia do conhecimento

- Estes relacionamentos não devem estar confinados às fronteiras de uma região ou país, devem ocorrer a uma escala global – os avanços nas indústrias TIC reduzem distâncias, promovem contactos cada vez mais frequentes e eficazes entre indivíduos e trocas de informação mais rápidas e eficientes
- ### 3. Construção de redes
- A consolidação de redes, como mecanismos de aquisição de tecnologias emergentes, são determinantes para o crescimento económico e requerem uma extensiva integração e colaboração entre atores regionais e globais
 - As TIC são fundamentais para potenciar a economia baseada no conhecimento, na medida em que promovem a eficiência das ligações em rede, a conectividade, a interdependência e a coordenação
- ### 4. Políticas e regulação
- A construção desta economia baseada no conhecimento, através de uma sociedade ligada em rede, requer a utilização de novas tecnologias, processos de investigação, educação adequada, qualificações na área das TIC, proteção da privacidade e segurança e parcerias fortes entre o sector público e o privado
 - As rápidas transformações tecnológicas tornaram algumas leis obsoletas e impedem uma clara definição de fronteiras entre indústrias e sectores como as telecomunicações, a informática, a educação e o entretenimento, dificultando, por isso, a criação de um quadro legal apropriado
 - O crescente aumento do comércio eletrónico requer a criação de um enquadramento legal e regulatório que promova um ambiente de confiança entre organizações e consumidores





Expectativas na mobilidade de conhecimento

- A globalização e a revolução nas TIC estão a dar origem a **economias e sociedades cada vez mais atomizadas**, ao mesmo tempo que promovem a **interligação em sistemas de parcerias e redes**
- A informação e o conhecimento, enquanto bens transacionáveis, e as externalidades do envolvimento em rede, criaram mudanças de fundo onde a **diferenciação e a construção de sinergias** se revelam fundamentais para a criação de valor
- A **incorporação de conhecimento ao longo das atividades da cadeia de valor** das empresas é fundamental para garantir ofertas competitivas num contexto concorrencial cada vez mais dinâmico
- A **inserção em redes globais**, que promovam a partilha de conhecimento e transferência de tecnologia, e o acesso a capital humano portador de competências específicas, são determinantes da competitividade das organizações e regiões
- Uma **estratégia realista de alocação de recursos à I&D** deve permitir aumentar os esforços de investimento em I&D na União Europeia – estima-se que 40% dos ganhos de produtividade se devem a investimentos em I&D



Indicadores da economia do conhecimento

Evolução do emprego nas indústrias baseadas no conhecimento (1995-2005)

	Indústrias baseadas no conhecimento	Outras indústrias
UE15	23,9%	5,7%
Espanha	74,6%	42,4%
Irlanda	70,7%	42,9%
Grécia	36,8%	8,3%
Holanda	29,9%	12,3%
Itália	28,4%	4,1%
Bélgica	23,3%	3,7%
Finlândia	29,6%	13,5%
Austria	18,3%	-5,4%
Alemanha	17,1%	-8,6%
Reino Unido	16,7%	1,0%
França	16,3%	7,3%
Portugal	11,1%	1,4%
Dinamarca	11,6%	-0,2%
Suécia	12,8%	2,0%

Emprego nas indústrias baseadas no conhecimento (2005)

	Indústria transformadora	Serviços	Total
UE15	6,7%	34,7%	41,4%
Suécia	6,5%	47,8%	54,3%
Dinamarca	6,3%	42,8%	49,1%
Reino Unido	5,6%	42,4%	48,0%
Finlândia	6,8%	40,5%	47,3%
Holanda	3,3%	41,9%	45,2%
Bélgica	6,5%	38,3%	44,8%
Alemanha	10,4%	33,4%	43,8%
França	6,3%	36,3%	42,6%
Irlanda	6,0%	33,9%	39,9%
Austria	6,5%	31,0%	37,5%
Itália	7,4%	29,8%	37,2%
Espanha	4,7%	27,0%	31,7%
Grécia	2,1%	24,5%	26,6%
Portugal	3,3%	22,7%	26,0%

Nota: Dados não disponíveis para o Luxemburgo

Fonte: Eurostat

Indicadores da economia do conhecimento

Evolução do emprego na indústria transformadora (1995-2005)

	Em milhares	Em %
Baseada em tecnologia	-275	-2,4%
Alta	-236	-11,3%
Baixa	-39	0,0%
Não baseada em tecnologia	-1.481	-7,5%
Total	-1.756	-5,6%

Evolução do emprego nas indústrias baseadas no conhecimento (1995-2005)

	EUA	UE15
Baseada em conhecimento	20,9%	23,9%
Indústria transformadora - média/alta tecnologia	-15,7%	-2,4%
Serviços intensivos em conhecimento	27,2%	30,7%
Não baseada em conhecimento	10,2%	5,7%
Indústria transformadora - média/baixa tecnologia	18,3%	-7,5%
Serviços não intensivos em conhecimento	12,7%	13,5%
Total emprego	14,0%	12,6%

Fonte: Eurostat



Indicadores da economia do conhecimento

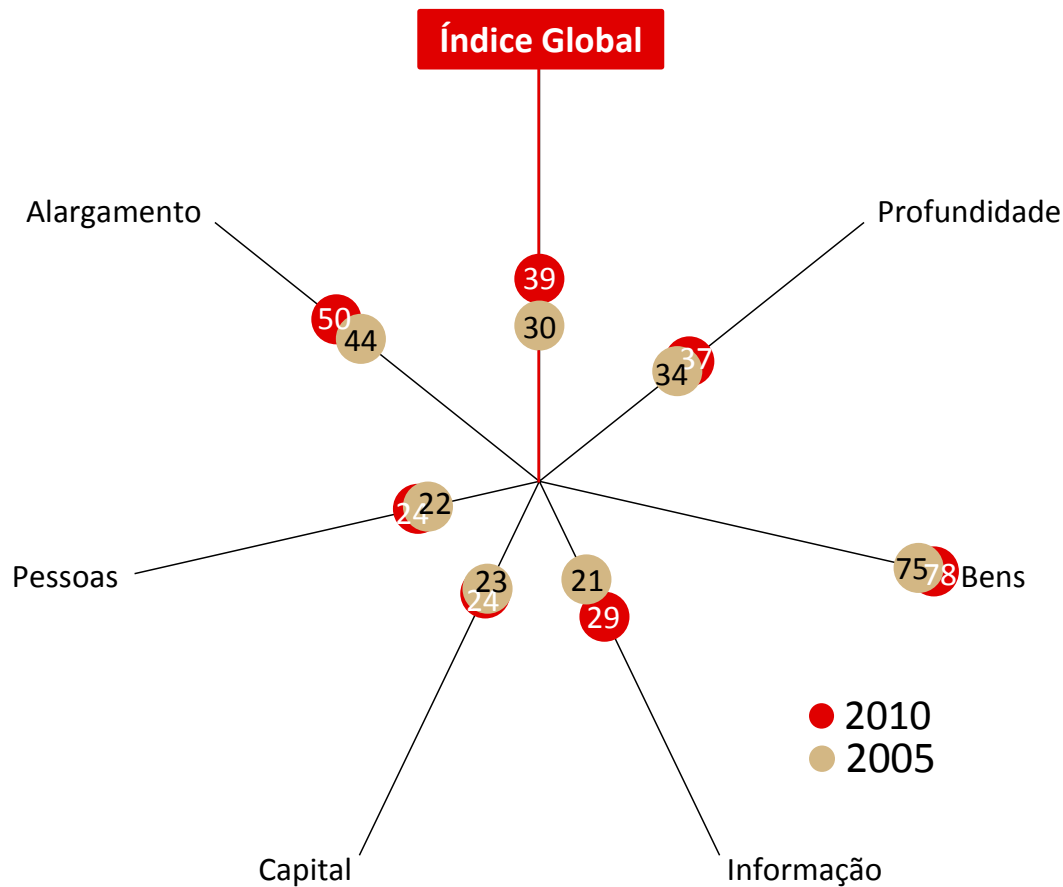
- O emprego da indústria transformadora na União Europeia está concentrado nas indústrias de média intensidade tecnológica (automóvel, química e engenharia), que mantiveram estáveis os níveis de emprego
- Na Europa, as indústrias transformadoras de alta e baixa intensidade tecnológica sofreram perdas significativas de postos de trabalho; nos EUA esta redução foi ainda mais forte
- Mais de 40% da força de trabalho europeia está afeta a indústrias baseadas no conhecimento – os países nórdicos e o Reino Unido são os que apresentam maior peso do emprego nestas indústrias (segundo a definição do Eurostat)
- O sector dos serviços é o maior responsável pelo emprego em indústrias intensivas em conhecimento – mais de 1/3 do emprego total
- A indústria transformadora de média intensidade tecnológica representa apenas 7% do emprego total e a indústria de alta tecnologia pouco mais de 1%
- Os serviços de alta tecnologia, os serviços financeiros, as comunicações e os serviços empresariais representam 15% do emprego na União Europeia
- Na última década, as indústrias intensivas em conhecimento foram as grandes responsáveis pelos novos postos de trabalho na União Europeia e registaram um crescimento 2,5 vezes superior ao das restantes indústrias e em alguns países da União Europeia chegaram mesmo a ser as únicas a registar saldos positivos na criação de postos de trabalho
- Em 2005, trabalhavam 1,8 milhões de pessoas nas indústrias transformadoras de alta intensidade tecnológica e 5,8 milhões nas indústrias de serviços de alta intensidade tecnológica



Mobilidade de conhecimento: índice de conectividade global para Portugal

Índice de conectividade global para Portugal

(posição portuguesa num total de **125 países**)



Nota: posição portuguesa avaliada entre 74 países no tema informação, 91 países no tema pessoas, 65 países no tema capital, 125 países no tema bens.

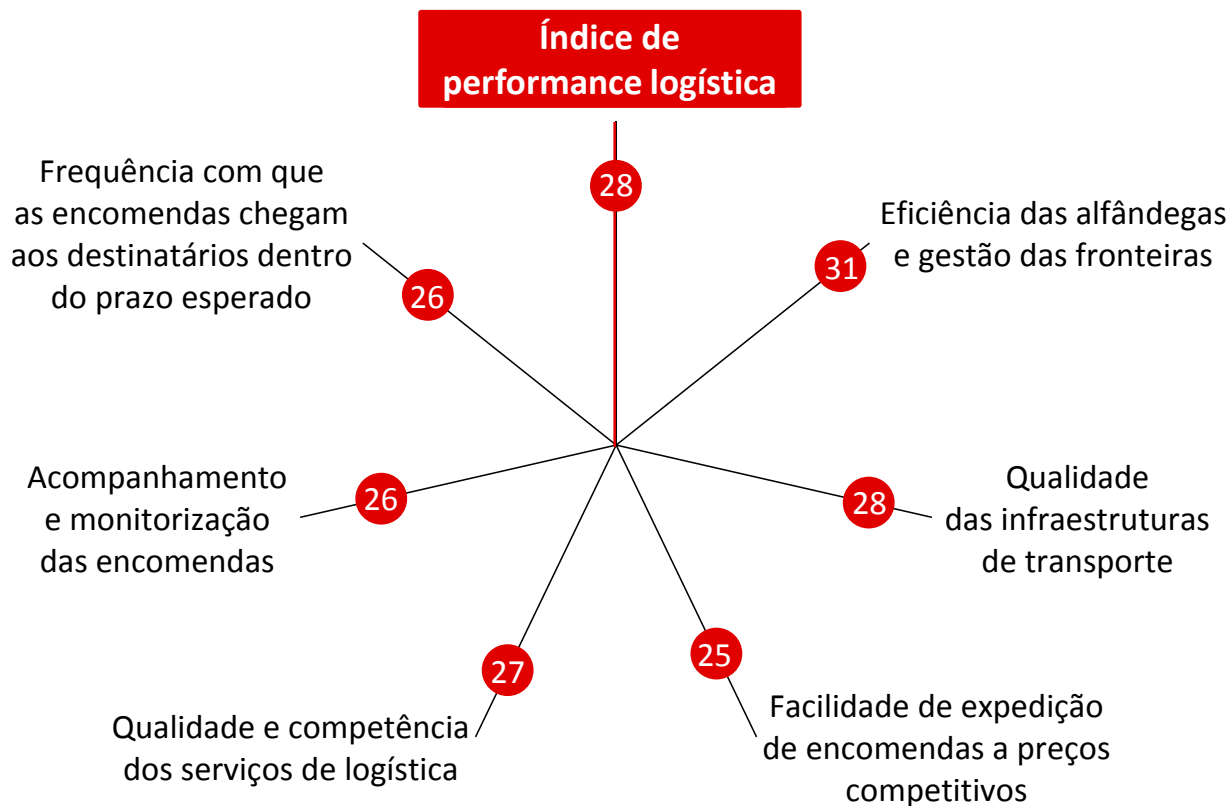
Fonte: DHL Global Connectedness Index (2011)



Mobilidade de conhecimento: índice de performance logística para Portugal

Índice de performance logística para Portugal

(posição
portuguesa
num total
de **155 países**)



Fonte: Banco Mundial (2012)





alto minho
desafio 2020

Este desafio é **nosso!**

Conectividade do Alto Minho Diagnóstico



Escalas de ligação e conectividade

Conectividade Interna

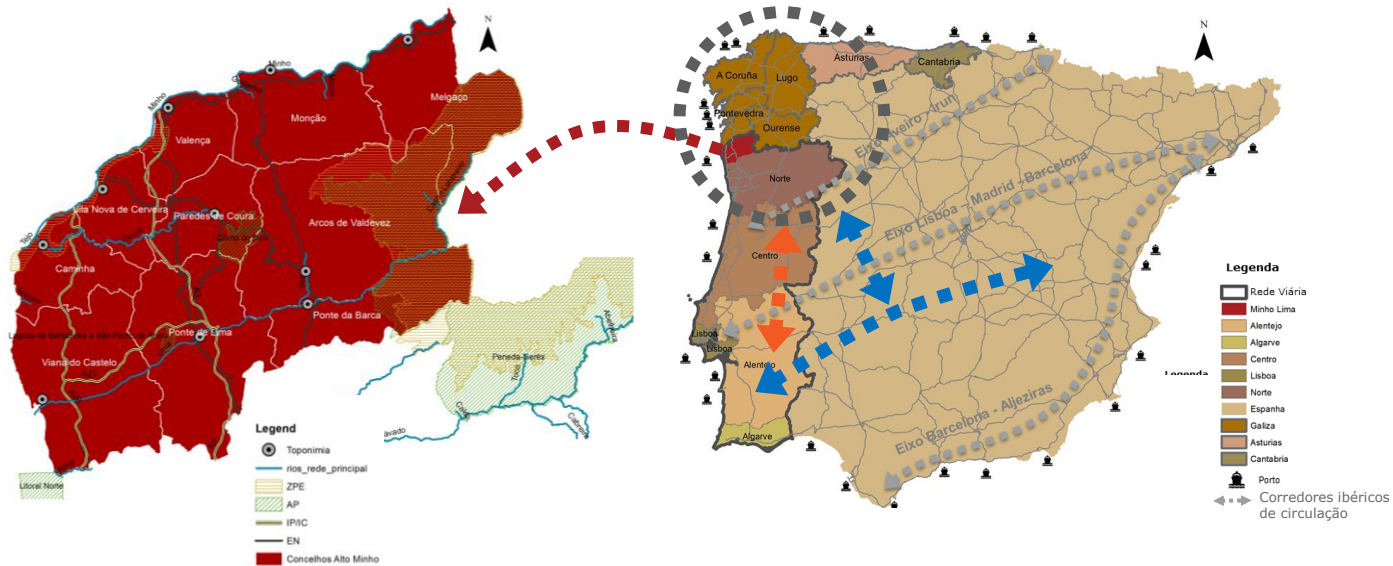
Alto Minho

Conectividade Externa Regional

**Minho – Norte de Portugal
(Porto - Douro - Trás-os-Montes)**

Conectividade Externa Internacional

Minho - Galiza



Escala Interna
(especificidades
concelhias)

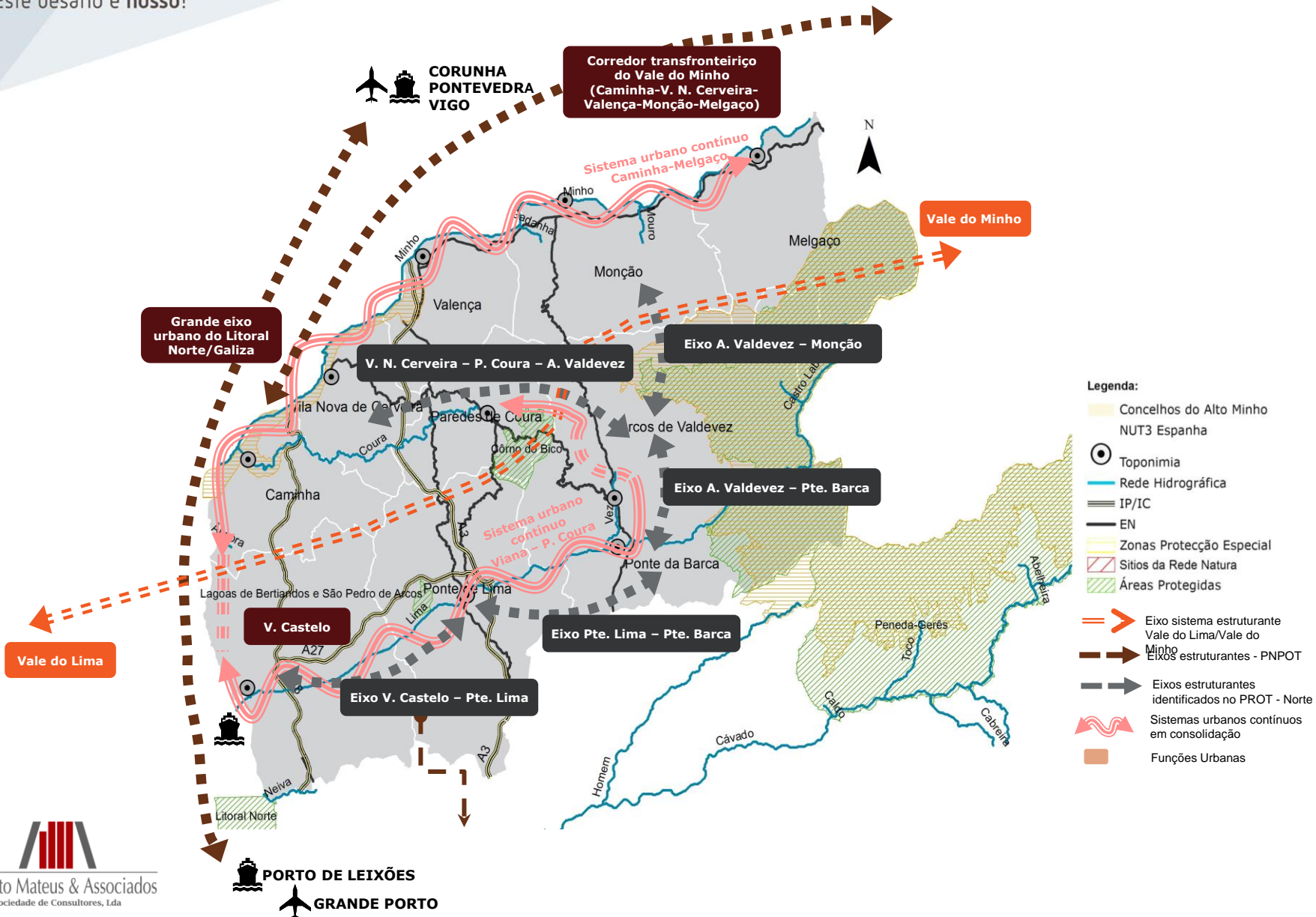


Escala Nacional
(articulação à escala
de Portugal)



Escala Ibérica
(articulação à escala de Espanha
e da relação Portugal-Espanha)

Conectividade pela ligação interna



Conectividade pela ligação externa regional e internacional

Fachada Atlântica Norte de Portugal/Galiza

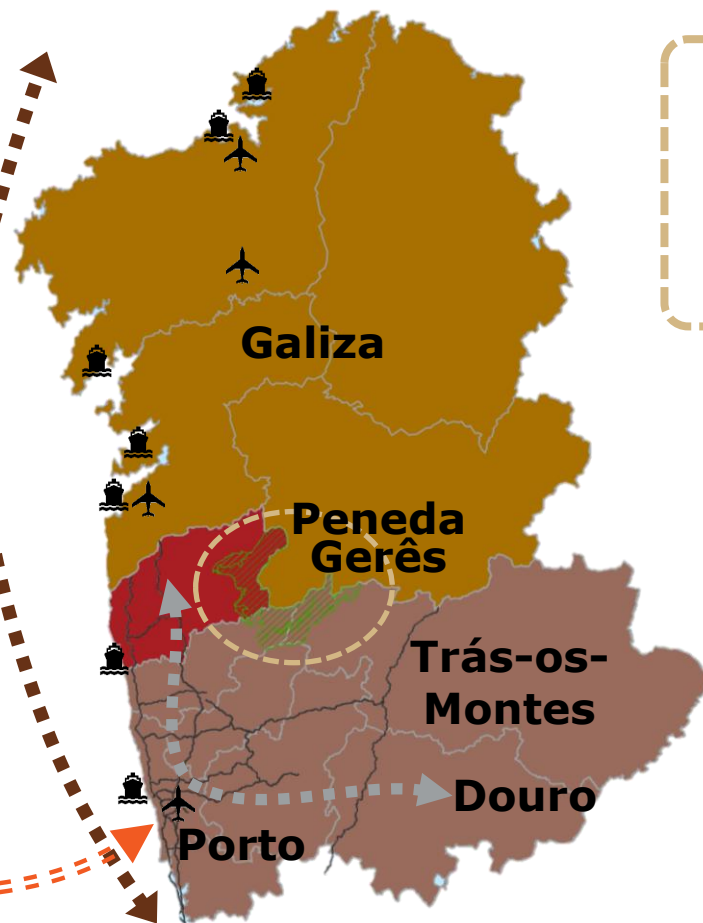
Alto Minho com função de charneira entre a Galiza e o Norte Litoral de Portugal, deve promover uma relação útil e frutuosa entre as regiões

Minho Identities reconhecidas (cultura, tradição, verde)

Principal porta de entrada de turistas
(cruzeiros e aeroporto)

Articulação com Trás-os-Montes na construção de uma oferta turística integrada, ancorada nos recursos naturais do Parque Nacional da Peneda Gerês

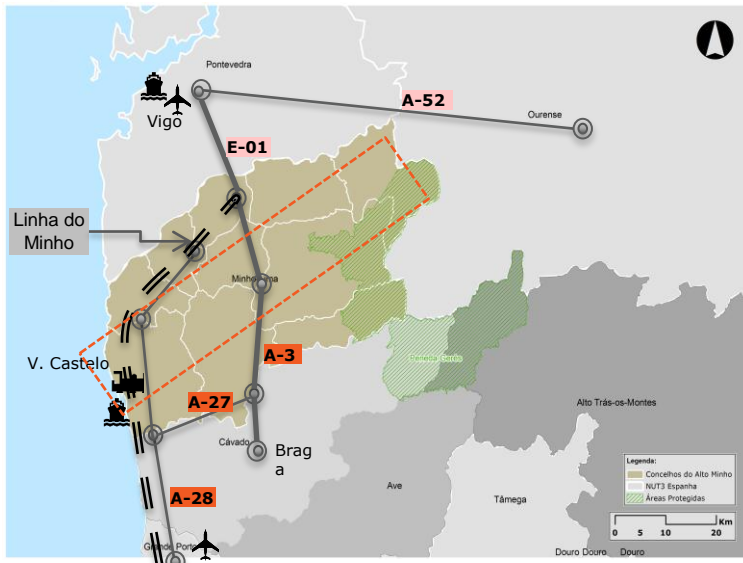
Criação de sinergias com o Douro e as cidades do Porto, Guimarães e Braga na exploração do potencial de produtos turísticos convergentes mas diferenciados e na promoção conjunta nos mercados emissores relevantes



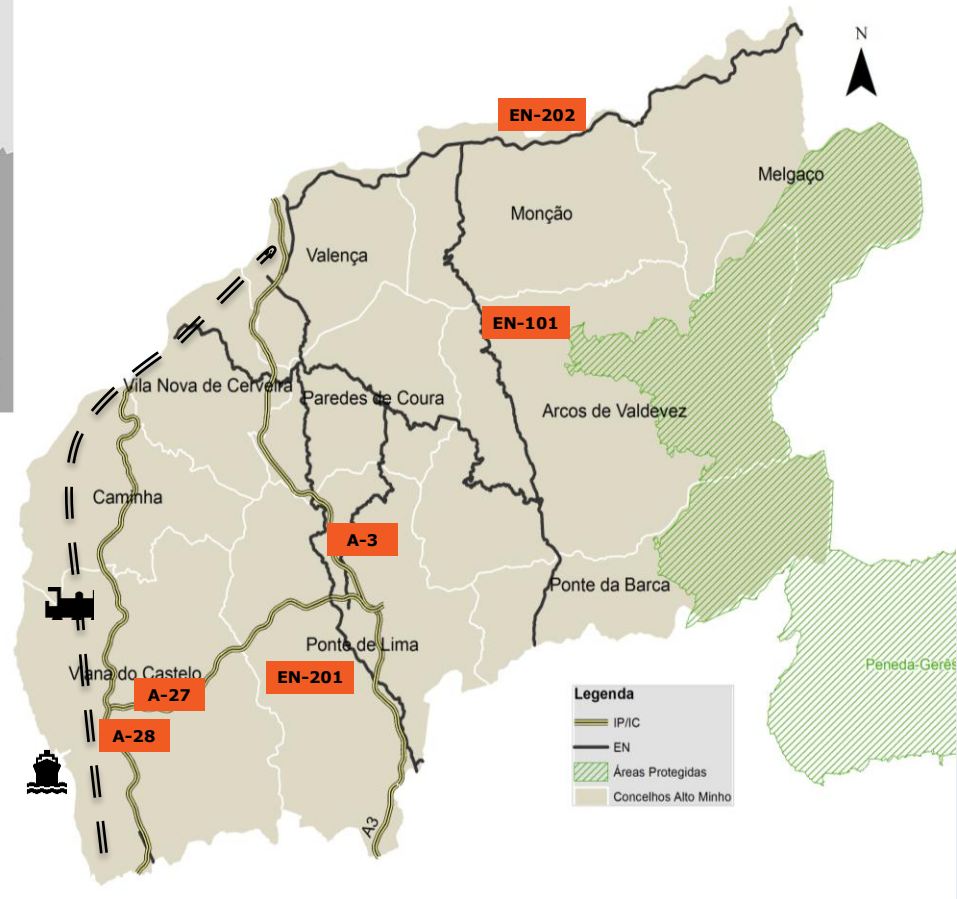
Legenda:

- Principais infraestruturas rodoviárias
- Alto Minho
- NUTS III do Norte
- NUTS III da Galiza

Rede de acessibilidades



- Rede viária principal: A3, A27, A28, IP9 e IC1
- Aeroportos: Vigo, Francisco Sá Carneiro (Porto) e Santiago de Compostela
- Via férrea: linha do Minho e ligação a Pontevedra e Ourense
- Portos marítimos: Viana do Castelo, Leixões, Vigo, Corunha e Ferrol





A mobilidade de pessoas no Alto Minho

Debilitade dos transportes públicos

- **Desajuste dos horários dos comboios e difícil intermodalidade**, fortemente condicionada pelos tempos de espera e pelas fracas condições da viagem
- A **linha ferroviária do Minho** (ligação Porto – Viana do Castelo – Valença), assim como o serviço internacional Porto – Vigo, apresenta algumas debilidades, nomeadamente limitações ao nível da velocidade de circulação
- A **mobilidade rodoviária** interna à região é mais debilitada que a externa e restam **poucas alternativas ao transporte rodoviário individual** – os locais com baixa densidade populacional, as zonas mais afastadas dos centros urbanos, têm visto a oferta de transportes públicos rodoviários desaparecer, subsistindo apenas as carreiras que optam pelo período (e percurso) escolar

- A recente alteração do **sistema de financiamento das autoestradas** condicionou ainda mais a mobilidade das pessoas dentro da região

Comunidade escolar vem de fora da região

- A **Escola de Hotelaria de Turismo de Viana do Castelo** sentiu esse efeito, uma vez que a maioria dos seus alunos residem em Barcelos, Braga, Guimarães e na área metropolitana do Porto
- No **Instituto Politécnico de Viana do Castelo** o peso dos alunos que residem no concelho de Viana do Castelo é maior (44%), e os restantes distribuem-se por Braga (38%) e Porto (13%)
- O **número de estudantes internacionais** tem vindo a aumentar: em 2009 não ultrapassavam os 50 alunos, em 2010 aumentou ligeiramente e em 2011 já atingiu os 80 alunos (num universo total de cerca de quatro mil alunos)





A mobilidade de pessoas no Alto Minho

Poucos estrangeiros

- Em 2009, apenas 2% dos trabalhadores por conta de outrem no Alto Minho eram **estrangeiros**, maioritariamente espanhóis e brasileiros, e de acordo com os Censos 2001, cerca de 90% da população não mudou de município de residência desde 1995 e apenas 3% é estrangeira
- **França** é o país dos imigrantes do Alto Minho: 60% são provenientes deste país (vs 40% na região Norte e 23% no País)
- **Quadros laborais e níveis salariais diferenciados** entre Portugal e Espanha são causas apontadas para a mobilidade de trabalhadores entre fronteiras

Alto Minho procurado por motivos de lazer

- Em 2010, a **maioria dos passageiros** que desembarcou no aeroporto Francisco Sá Carneiro eram **européus** (23% de franceses, talvez pela ligação dos imigrantes à sua terra)

- Mais de metade dos voos para o Porto são de **companhias aéreas low cost** (a easyJet cresceu +50% em 2010 e a Ryanair +40%)
- No verão de 2010 quase **70% dos turistas que aterraram no Porto organizaram a sua viagem pela internet**; em 2011 este número aumentou para 85% e no primeiro trimestre deste ano já representavam 92%
- **Viana do Castelo é a segunda cidade da região Norte mais procurada por turistas para dormir** (ultrapassada por Braga), mas quando o motivo se prende com “negócios” perde esta importância, talvez fruto da dependência do carro alugado e táxi como meios de transporte
- A **relação do Alto Minho com o Norte** articula produtos diferenciados mas convergentes: património civilizacional do Douro, recursos naturais do Parque Nacional Peneda Gerês (Alto Minho e Alto Trás-os-Montes) e turismo dirigido ao Porto (aeroporto e terminal de cruzeiros)





Comércio Internacional

- **Intensidade exportadora** do Alto Minho supera a do país – as exportações de bens do Alto Minho representaram mais de 1/3 do PIB em 2008
- Peso das **exportações dos bens de alta tecnologia** (4,4%) nas exportações totais supera o da região Norte (1,6%) e do País (3%)
- Principais **sectores exportadores**: automóvel (Dalphi Metal, BorgWarner, Grupo Antolin), pasta e papel (Europack kraft Viana), energias renováveis (Enercom), agroalimentar (Mar-Ibérica) etc.
- **União Europeia é o mercado privilegiado** para as importações (94%) e exportações (87%) do Alto Minho. A região é mais dependente do mercado interno europeu face à região Norte e ao País

A mobilidade de bens no Alto Minho

- **Espanha é o principal parceiro comercial do Alto Minho** – representa cerca de 40% das exportações e importações da região. O Alto Minho revela uma **maior intensidade nas trocas comerciais** com o país vizinho em comparação com a região Norte e o País
- **Elevada concentração nos quatro principais parceiros comerciais** (representam 72% das exportações e 86% das importações), superior à região Norte e ao padrão nacional
- **Construção naval, indústria automóvel e equipamento elétrico** (energias renováveis) são sectores com expressão no Alto Minho com potencial de integração em redes produtivas mundiais, numa lógica de especialização e/ou fragmentação das atividades de produção





Modos de transporte

- Transporte de bens na região Norte é dominado pelo **modo marítimo na longa distância**, fortemente polarizado pelo **porto de Leixões**
- Transporte marítimo de bens no **porto de Viana** é claramente dominado pelas **importações** (cimento, madeira). O papel é o principal produto exportado
- **Transporte rodoviário** tem sido o privilegiado nas **relações comerciais com Espanha** (duplicou nas últimas duas décadas), assumindo uma **quota crescente** nas relações comerciais com a Europa e acompanhando a tendência de aumento registada na União Europeia ao longo das últimas duas décadas

A mobilidade de bens no Alto Minho

- De entre os vários postos fronteiriços entre Portugal e Espanha e avaliando o **tráfego médio de veículos pesados**, a **fronteira Valença/Tui** é a segunda do país mais procurada (logo a seguir a Vilar Formoso / Fuentes de Onoro)
- **Intermodalidade não garantida**: inexistência de ligação do porto de Viana a Darque através de linha férrea restringe as dinâmicas comerciais das empresas
- **Utilização residual do transporte de bens através da ferrovia**, segue a tendência de diminuição verificada na União Europeia ao longo das últimas duas décadas





A mobilidade de informação no Alto Minho

Recetividade é uma questão sensível

- O Alto Minho é ainda uma **região excêntrica em relação aos canais de informação e decisão** e as empresas locais têm ainda alguma **dificuldade em estar presente nas principais feiras mundiais com relevância para as respetivas atividades** - a afirmação do Alto Minho envolve um acentuado esforço de comunicação externa, onde a internet assume um papel fundamental
 - As redes da **MinhoCom** (164km) e **ValiCom** (208km) pretendem dotar a região do Alto Minho de infraestruturas de nova geração baseadas em **fibra ótica**, ligando concelhos e parques empresariais da região
 - As empresas locais estão recetíveis à **fibra ótica**, uma vez que não sofre dos mesmos constrangimentos da banda larga, mas a nível doméstico, em 2010, ainda não existia qualquer assinante
- Em relação à **utilização da internet por parte dos indivíduos e empresas**, a região Norte, onde o Alto Minho se inclui, segue as tendências do País, bem posicionado no contexto europeu; em contraste com o **comércio eletrónico empresarial** que em Portugal ainda não se encontra tão desenvolvido como no resto da Europa
 - No Alto Minho, o peso do **acesso telefónico por via analógica** (87%) é superior ao registado no País e na própria região Norte, só comparável com o Douro e Alto Trás-os-Montes; com a proporção de **alojamentos cablados de distribuição de televisão por cabo** o cenário é idêntico





A mobilidade de conhecimento no Alto Minho

- **Instituto Politécnico de Viana do Castelo** constitui-se como um **pivô** privilegiado na ligação da região aos centros de produção de conhecimento, através da participação em programas internacionais de pesquisa, mobilidade (estudantes e investigadores) e cooperação com universidades relevantes à escala global
- As grandes **empresas exportadoras** da região assumem um papel determinante na inserção da região em redes globais de conhecimento, alavancas da afirmação de um modelo competitivo que promove a inovação e a diferenciação
- Os **sectores com elevada incorporação de conhecimento** representam cerca de um quarto do emprego total do Alto Minho (24%) – a região gera, proporcionalmente, mais postos de trabalho nestes sectores que a região Norte (22%), estando aquém do País (25%)
- O imobiliário e a indústria são os sectores mais representativos na estrutura do emprego do Alto Minho (responsáveis por 17% dos postos de trabalho e mais de 70% do emprego nos sectores baseados em conhecimento) e evidenciam um peso superior ao da região Norte e no País
- O **nível de emprego afeto à I&D** é o mais reduzido (menos de 0,01%), apresentando o maior diferencial para os níveis observados na região Norte (0,09%) e no País (0,12%)
- **Forte representatividade do emprego nas indústrias de média-alta intensidade tecnológica** (23%), supera claramente o nível registado na região Norte (10%) e no país (14%), contrasta com o fraco peso do emprego nas indústrias de alta intensidade tecnológica (0,4%) no contexto da região Norte (2,4%) e do País (3.6%)





A mobilidade de conhecimento no Alto Minho



Estrutura do emprego nos sectores baseados no conhecimento

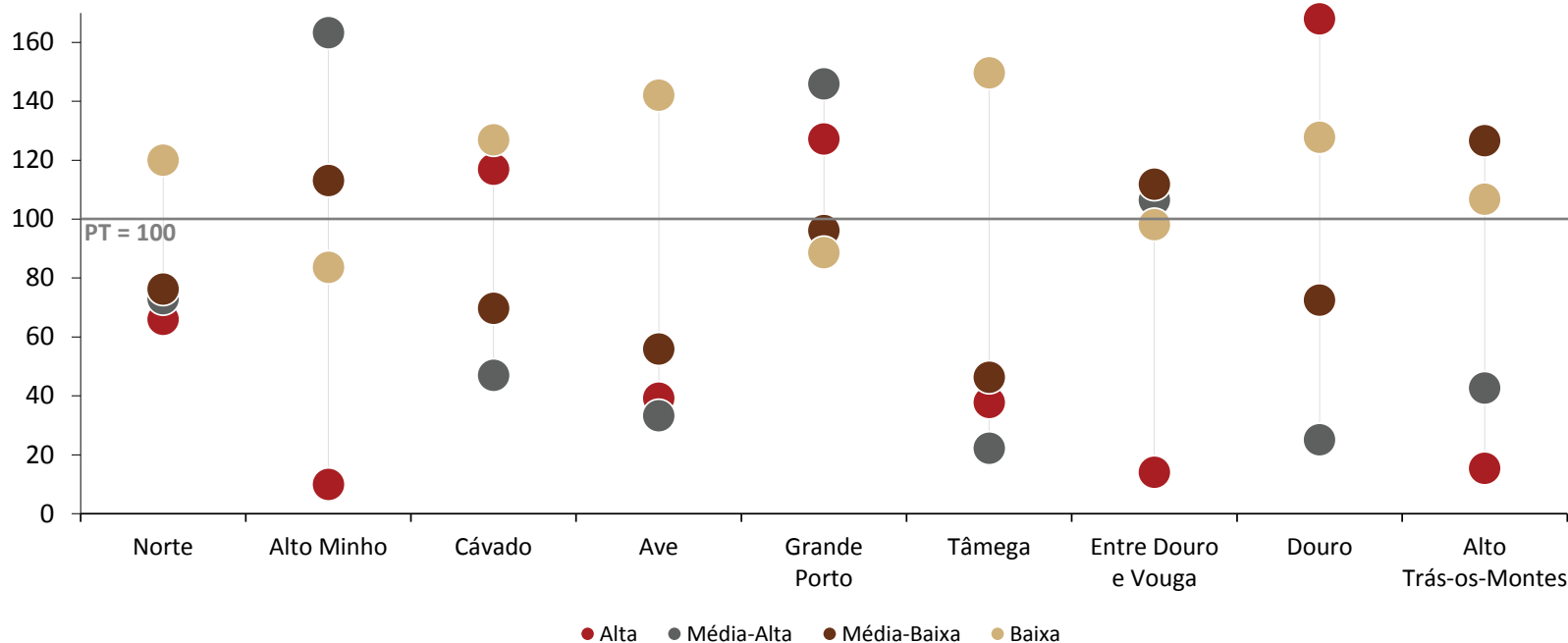
Fonte: Quadros de Pessoal (2009)





A mobilidade de conhecimento no Alto Minho

Estrutura do emprego na indústria por intensidade tecnológica



Fonte: Quadros de Pessoal (2009)



alto minho
desafio 2020

Este desafio é **nosso!**

Política de cooperação territorial europeia

Ligações e transportes | Cidades e regiões





Cooperação Territorial Europeia 2007-2013

*“A bird flying over the Upper Rhine sees no borders.
The challenge is how to make this happen on the ground.” (*)*

A **Cooperação Territorial Europeia** visa essencialmente o reforço das intervenções conjuntas dos Estados-Membros em ações de **desenvolvimento territorial integrado**. O lema “as fronteiras não são barreiras” abrange iniciativas para ajudar a aproximar os povos e a resolver problemas comuns, a facilitar a partilha de ideias e ativos e a estimular o trabalho conjunto tendo em vista objetivos comuns

**Três vertentes
de intervenção para
prosseguir os objetivos
da política de coesão
territorial e integração
europeias**

- **Cooperação transfronteiriça e cooperação transnacional** - envolvem sub-espacos transfronteiriços e macro-regiões em processos de cooperação material ou imaterial, promovendo a integração e a coesão económica e social em domínios relacionados com iniciativas locais e regionais conjuntas (transfronteiriças) ou com as prioridades europeias (transnacionais)
- **Cooperação inter-regional** - releva o intercâmbio de experiências e as sinergias geradas entre os principais atores regionais, nacionais e comunitários da política de coesão, de forma a capitalizar as boas práticas na gestão das intervenções estruturais europeias

Agrupamentos Europeus de Cooperação Territorial (AECT): instrumentos de cooperação a nível comunitário dotados de personalidade jurídica e que têm por missão executar ações ou projetos de cooperação envolvendo parceiros de diferentes Estados membros

(*) Joachim Beck, *Euro-Institute*, Alemanha





alto minho
desafio 2020

Este desafio é nosso!

Cooperação Territorial Europeia 2007-2013

Programa Operacional de Cooperação Transfronteiriça Portugal-Espanha

Dar seguimento ao novo espírito de cooperação e aproveitamento das sinergias presentes em ambos os espaços fronteiriços, promovendo o **desenvolvimento de territórios contíguos com problemas comuns**, reforçando-se a intervenção centrada nos objetivos da cooperação e da **gestão conjunta transfronteiriça** de infraestruturas, equipamentos e serviços

**Âmbitos estratégicos
de intervenção
na área
de cooperação**

**Euro-região
Norte-Galiza
2007-2013**

(NUTS III ao longo
da fronteira interna
terrestre com Espanha)

- **Cooperação no âmbito do mar**, nas vertentes científica, tecnológica, cultural, económica e ambiental, promovendo a formação e investigação, o desenvolvimento e a inovação
- **Internacionalização das PME da Euro-região**, com a promoção da inovação e da competitividade, criando redes institucionais, incentivando a mobilidade do capital humano e organizando consórcios de I&D
- **Proteção ambiental**, na dupla vertente de valorização, promoção e conservação dos recursos naturais, e do desenvolvimento urbano sustentável, otimizando vocações funcionais e a criação de redes de cidades
- **Cooperação e integração social e institucional**, disponibilizando serviços comuns e fomentando as redes de equipamentos sociais, culturais e de lazer, bem como a sua utilização partilhada, tendo em conta o princípio da racionalização das estruturas





Cooperação Territorial Europeia 2007-2013

Programa Operacional de Cooperação Transnacional Espaço Atlântico

(Portugal continental, regiões da costa atlântica de Espanha, Reino Unido e França, e Irlanda)

Adota como tópicos prioritários:

- **A inovação**, existindo no território polos emissores de desenvolvimento, em condições de estender a sua influência a territórios vizinhos, bem como um rico tecido de PME
- **O ambiente**, sendo regiões com recursos naturais que representam um património precioso, de identidade comum, a proteger e a valorizar
- **A acessibilidade**, subsistindo diferenças nítidas, com um défice claro destas regiões face ao centro da Europa (e ligações polarizadas pelas capitais)
- **O desenvolvimento urbano sustentável**, baseado no ideal de desenvolvimento territorial policêntrico equilibrado, de âmbito supranacional

Programa Operacional de Cooperação Transnacional Espaço Sudoeste Europeu

(Território continental de Portugal e de Espanha, NUTS II dos Pirinéus franceses)

O território abrangido emerge como uma área suficientemente coerente e contínua, que revela interesses e potenciais comuns

- Na vertente **geográfico-territorial**, consolidando a abertura marítima face aos continentes africano e americano
- Em matéria **ambiental**, valorizando o seu importante património natural, por via de mecanismos de cooperação
- E numa perspetiva **socio-económica**, aproveitando os laços comerciais e a intensificação de fluxos de pessoas e mercadorias, num contexto mais globalizado e competitivo





As ligações de transportes moldam as cidades e as regiões

O problema...

A **infraestrutura e o sistema de transporte** são vetores com influência no crescimento regional: nas regiões menos desenvolvidas sobressaem problemas com sistemas de transporte ineficientes e com ligações inadequadas a outras regiões (país/Europa)

A solução...

Uma rede de transportes eficiente é essencial para o crescimento económico sustentável e para o equilíbrio territorial: transporte como elemento de promotor de **coesão, crescimento e sustentabilidade**

A evolução para...

- um sistema de transportes mais **competitivo e integrado**, promotor de mobilidade e minimizador do impacte ambiental, reduzindo as emissões de gases com efeito de estufa, a dependência do petróleo (alternativas energéticas mais ecológicas)
- gerar um “ciclo virtuoso” do **transporte público**, reduzindo os efeitos do tráfego e do congestionamento rodoviário urbano e interurbano, com serviços de transporte que acompanhem o evoluir dos estilos de vida (horários flexíveis, serviços de qualidade e redução do tempo de viagem)
- criar **redes inteligentes** - nacionais, regionais e locais - de transportes públicos “limpos”, com a requerida mudança nos padrões de mobilidade urbana





As ligações de transportes moldam as cidades e as regiões

A estratégia...

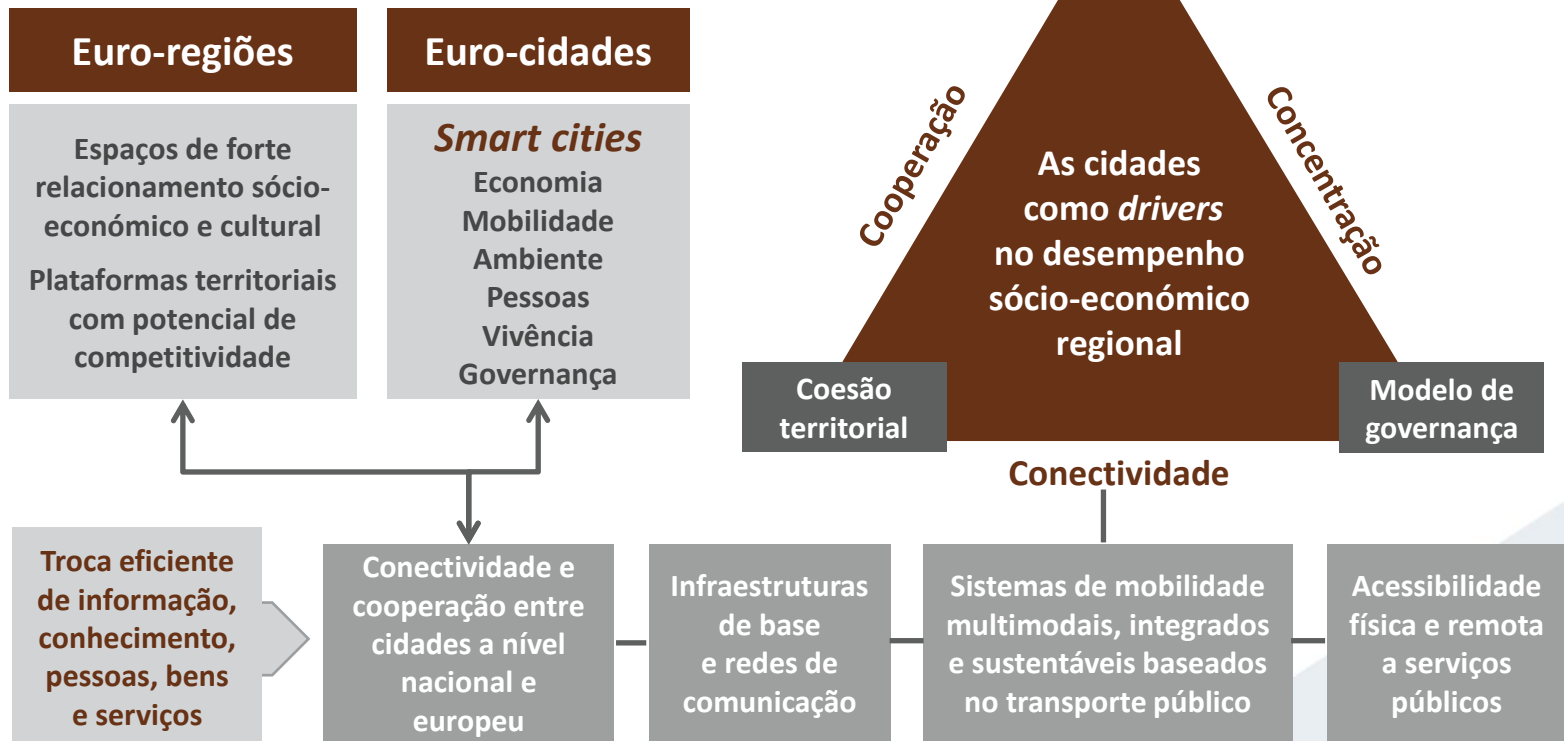
- A **Política de Coesão Europeia** incentiva iniciativas regionais e nacionais com prioridade ao transporte e cooperação transfronteiriça, por reconhecer insuficiências nas ligações rodoviárias e ferroviárias transfronteiriças, que prejudicam o livre fluxo de mercadorias, serviços e pessoas: as **estratégias macro-regionais** reforçam o **planeamento transfronteiriço** e potenciam o desenvolvimento do **transporte integrado**
- A **Política Europeia de Transporte** pretende assegurar **conexões multimodais** eficientes entre as capitais da União Europeia e outras cidades importantes, os centros económicos, os portos, as regiões industrializadas e as principais zonas fronteiriças terrestres, coordenando os diferentes modos no transporte e otimizando a utilização da infraestrutura existente
- Após o enfoque em projetos rodoviários, o investimento nos transportes deve orientar-se para **soluções de transporte sustentáveis**, reduzindo as emissões com origem no sector e encorajando as opções modais (diminuição da utilização do veículo privado e do transporte rodoviário de mercadorias). No transporte ferroviário, a opção por linhas de alta velocidade será mais seletiva, sendo o investimento nos caminhos de ferro tradicionais frequentemente a melhor opção

Melhor ligação do transporte às questões de utilização do espaço, planeamento, proteção ambiental, habitação, acessibilidade, mobilidade e necessidades da indústria



Desenvolvimento urbano integrado e sustentável

The challenge of integrated urban development is to promote competitiveness and social inclusion, whilst improving both the built and the natural environment, so that living conditions improve. ()*





alto minho
desafio 2020

Este desafio é **nosso!**

Como tornar o Alto Minho uma região conectada

Pessoas | Bens | Informação | Conhecimento





Sistema de mobilidade e conectividade à escala do Alto Minho





Estratégia: mobilidade de pessoas

ESTRATÉGIA PARA PROMOVER A MOBILIDADE DE PESSOAS

Dois sentidos de leitura da conectividade:

- De pessoas da região face ao exterior
- De pessoas do exterior face à região

**Valorização de recursos
endógenos orientada
para destinatários**

**Projeção da dimensão
internacional da região**

1. Garantir o bom funcionamento das infraestruturas e serviços de mobilidade que permitem chegar à região

- Participação na estratégia operacional das infraestruturas e entidades cruciais, incluindo as que estão fora da região
- Aeroporto como veículo de acesso e como canal de ligação aos produtos turísticos do Minho
- Sistema de portos como canal de ligação entre os produtos turísticos do Norte

2. Projectar dimensão internacional da região

- ligação do produto ao consumidor: do “recurso endógeno puro” ao “produto oferecido”
- ir buscar os mercados onde eles estão: tornar efetiva a ligação às pessoas que a procuram distinta ou indistintamente
- estabelecer ligações temáticas com outras regiões semelhantes (inserção em redes e feiras)





Estratégia: mobilidade de bens

ESTRATÉGIA PARA PROMOVER A MOBILIDADE DE BENS

Dois sentidos de leitura da conectividade:

- A partir da produção (articulação dos saber técnicos e teóricos)
- A partir do mercado (leitura de expectativas e opções potenciais)

● **Exportar recursos endógenos
com acréscimo de valor**

● **Aprofundar especialização
em atividades inseridas
em sectores “fragmentados”
à escala internacional**

1. Facilidade de “fazer chegar” e “fazer sair” produtos de e para a região

- Funcionalidade das infraestruturas e serviços de mobilidade: rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias, portuárias e digitais
- Intermodalidade como imperativo de optimização produtiva: logística, tempo e internalização de custos sociais e ambientais

2. Vender em mercados externos

- Redirecionar perfil de tradição produtiva nas atividades com tendência de segmentação internacional da produção (automóvel, construção naval, ...)
- Projeção internacional de interesse em produtos derivados dos recursos endógenos da região (divulgação e adaptação produtiva)
- Diversificar parceiros comerciais





Estratégia: mobilidade de informação

ESTRATÉGIA PARA PROMOVER A MOBILIDADE DE INFORMAÇÃO

Dois sentidos de leitura da conectividade:

- Obter e usar a informação necessária
- Difundir a informação adequada

Garantir que os empresários e os agentes económicos e sociais conhecem o mundo e as tendências das áreas respetivas

Melhorar a percepção extra-regional e internacional do Alto Minho

1. Valorizar objectivos de recolha sistemática de informação

- Agentes económicos têm percepção dos impactes de métodos sistemáticos de recolha e análise sectorial/temática de informação
- Conhecer as tendências internacionais dos sectores em que se integra e quer integrar, como mecanismo de adaptação e antecipação

2. Utilização ativa das TIC para dar a conhecer a região

- Inserção nos canais adequados de difusão de informação
- Definição concreta dos contornos da imagem da região e dos conteúdos a divulgar: equilíbrio entre a escala da região e a escala das atividades
- Obtenção de benefícios dos resultados da divulgação do perfil de atractividade definido





Estratégia: mobilidade de conhecimento

ESTRATÉGIA PARA PROMOVER A MOBILIDADE DE CONHECIMENTO

Dois sentidos de leitura da conectividade:

- Mobilizar capacidade de organizar conhecimento técnico aplicado
- Dinamizar ambiente propício à concertação de iniciativas

**Aceder às melhores fontes
emissoras de conhecimento:
Universidades
e Centros de Investigação**

**Operacionalizar Comunidade
de Trabalho para a Logística**

1. Mobilização de competências aplicadas

- Garantir acesso das empresas e dos agentes económicos ao melhor conhecimento técnico aplicado
- Suportar e fomentar a inovação de produtos pelas empresas, oferecendo ao sistema empresarial uma rede sólida de instituições que realizem investigação aplicada e facilitem o desenvolvimento de produtos
- Articulação do sistema de ensino com os melhores centros de produção e difusão de conhecimento

2. Organização operativa de grupos de trabalho orientados para o *up-grade* da incorporação de conhecimento aplicado

- Politécnico de Viana como pivô de articulação com as melhores fontes emissoras de conhecimento
- Mecanismos de articulação entre entidades que garantam sistematicidade de processos





Da estratégia às orientações para a definição de iniciativas práticas

Infraestruturas e serviços de mobilidade

- Níveis de serviço (horários)
- Articulação operacional entre entidades que intervêm no acesso externo à região (porto, aeroporto)
- Ligação rodo-ferroviária Porto - Vigo
- Intermodalidade ferroviária – portuária

Projeção internacional dos recursos endógenos

- Leitura da capacidade de projeção internacional dos recursos endógenos da região – sectores industriais e de serviços
- Estudos de identificação das tendências internacionais adequadas (em que sectores/atividades, e com que enfoque)
- Prover análise metódica e sistemática de tendências
- Mobilizar o tecido empresarial para as tendências recomendadas de adaptação

Definição e projeção da imagem externa região

- Perceber como é que o Minho quer ser reconhecido e pode ser reconhecido: equilíbrio entre os recursos e o potencial de aceitação pelo mercado (“modas”)
- Garantir que os motores de busca “oferecem” o destino Minho em função de determinados parâmetros de busca (festivais, gastronomia, vinho, parques naturais, rios, natureza e desporto, casas apalaçadas, ...)
- Articulação internacional com outras regiões semelhantes (redes e feiras relevantes)

Aumento dos níveis de recetividade da região

- Operacionalizar Comunidade de Trabalho para a Logística
- Instituto Politécnico de Viana do Castelo como *pivot* da ligação com as Universidades relevantes nos diversos domínios





Articulação da estratégia para a mobilidade





alto minho

desafio 2020

Este desafio é **nosso!**

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
DO MINHO-LIMA

Rua Bernardo Abrunhosa, nº 105
4900-309 Viana do Castelo

T. +351 258 800 200

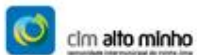
F. +351 258 800 220

E. geral@cim-altominho.pt

W. www.cim-altominho.pt



PROMOTOR



COFINANCIAMENTO



MEDIA PARTNERS

