



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

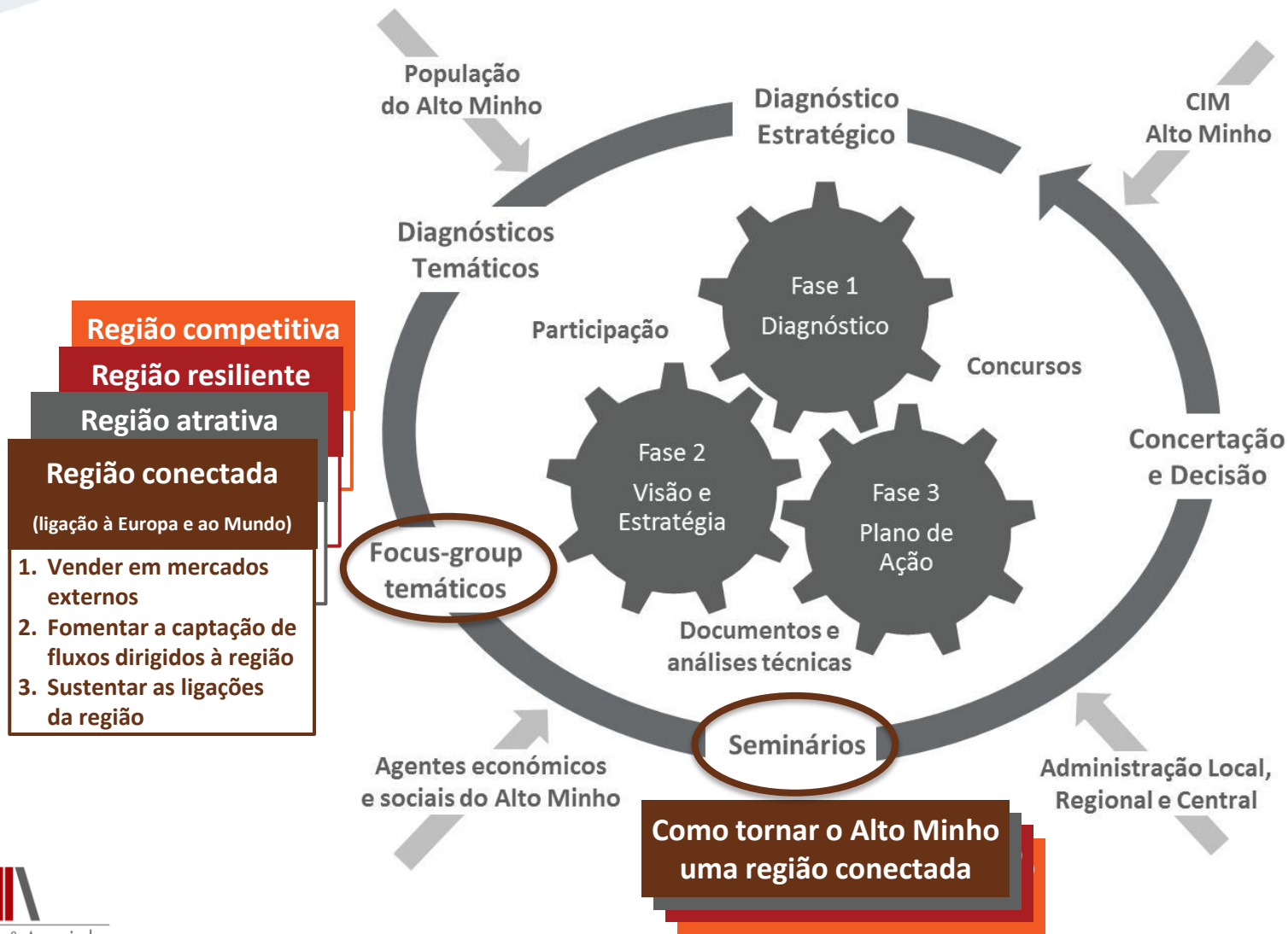




Metodologia



Metodologia





Metodologia





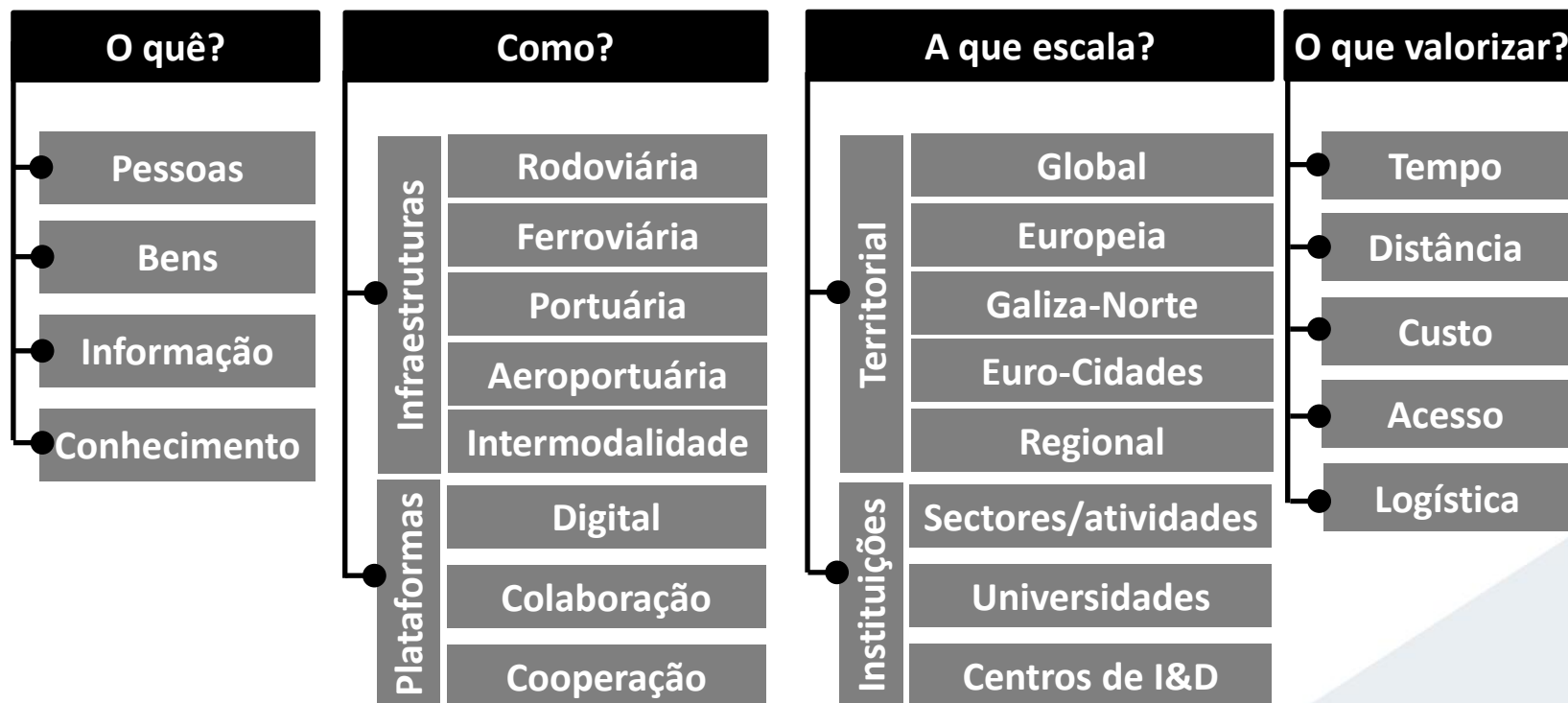
alto minho
desafio 2020

Este desafio é **nosso!**

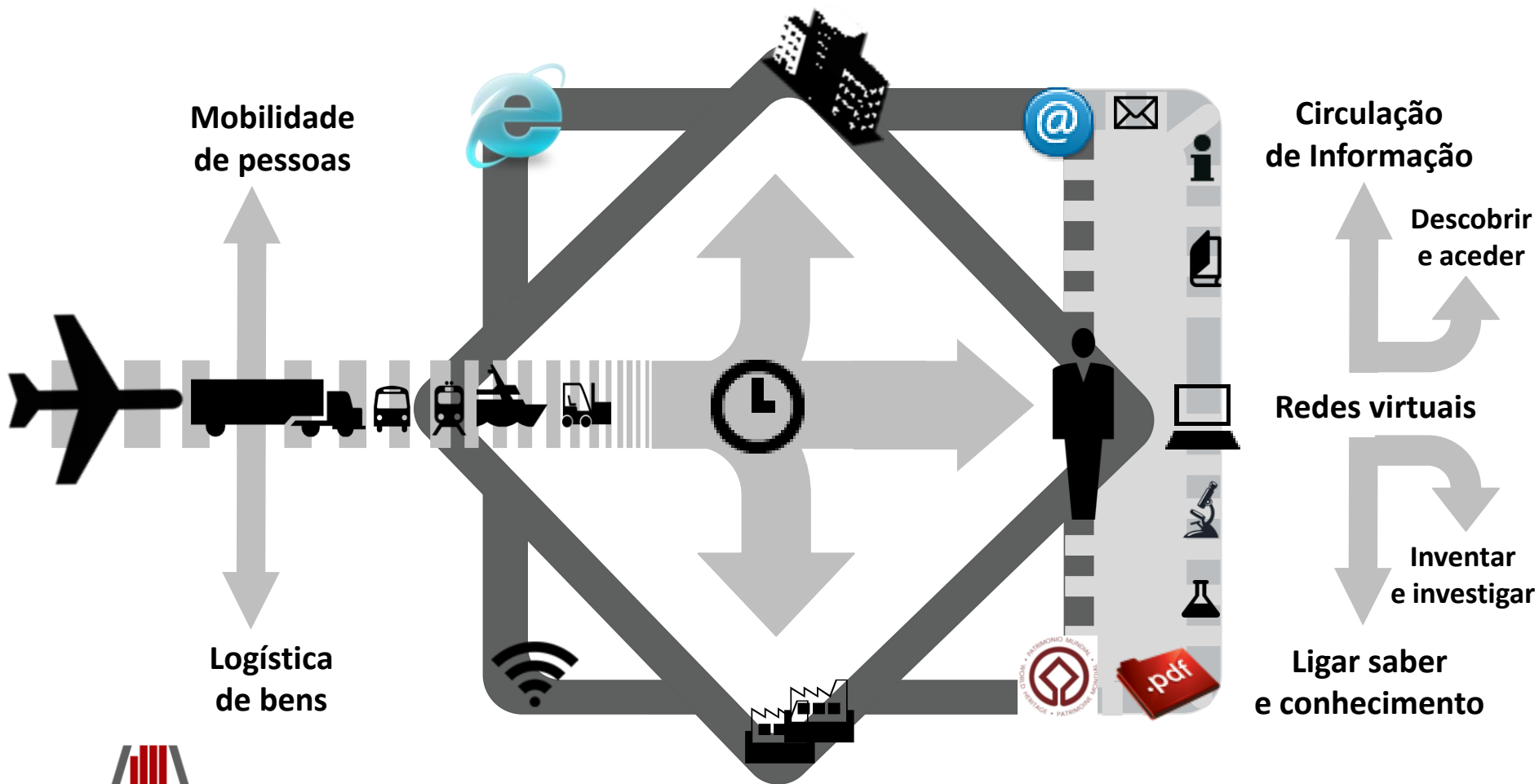
Metodologia de Abordagem à temática da Conectividade



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

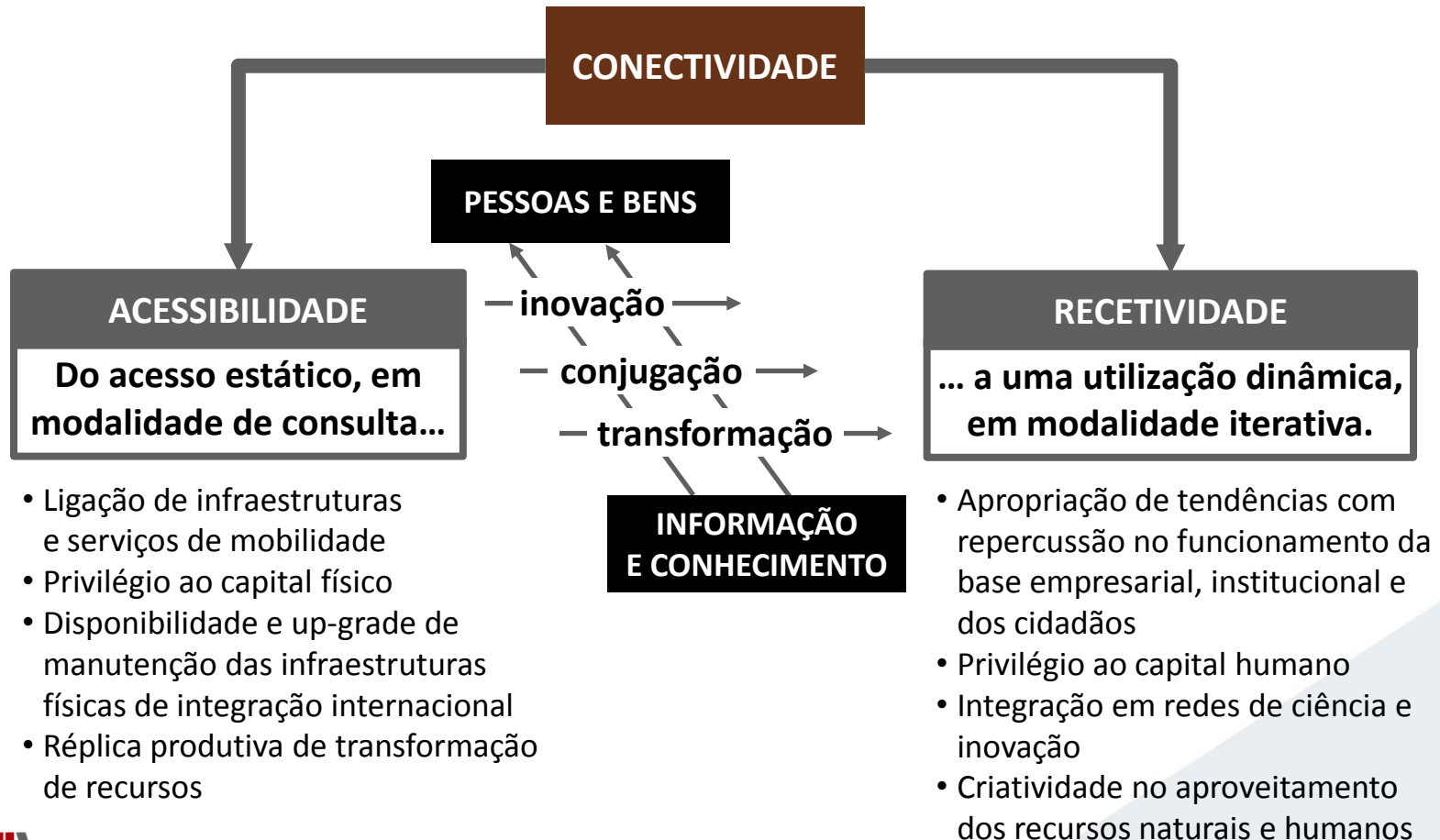


Uma região ligada à Europa e ao mundo



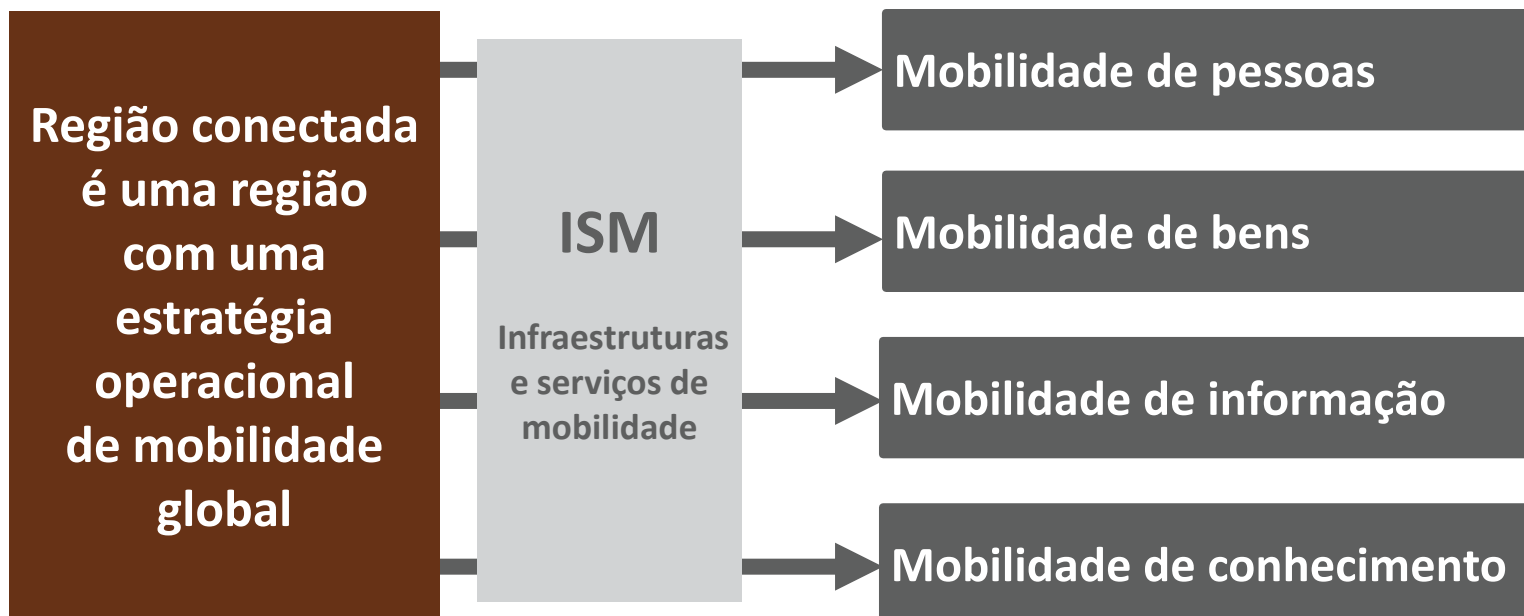


Conectividade combina... acessibilidade e recetividade





Conectividade combina... mobilidades





alto minho
desafio 2020

Este desafio é **nosso!**

Conectividade à escala internacional Tendências e perspetivas





Mobilidade de pessoas: fatores e determinantes

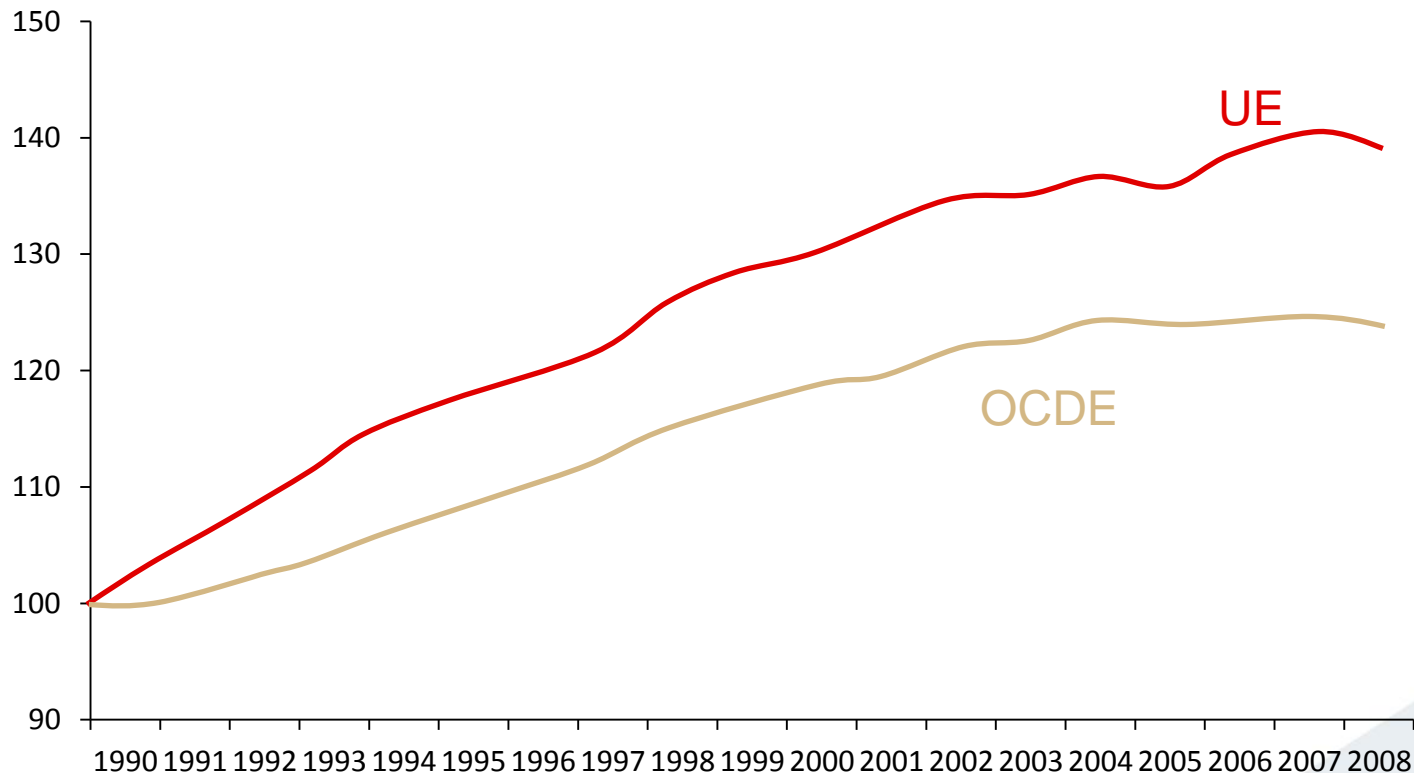
Grandes fatores que justificam a mobilidade de pessoas	Fatores críticos e tendências que influenciam e justificam a mobilidade de pessoas	
Lazer e turismo	Alargamento da intensidade, motivações e objetivos	Infraestruturas e nível de serviço
Trabalho	Decisão entre pendularidade e permanência influenciada 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	





Mobilidade de pessoas: evolução de indicadores

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



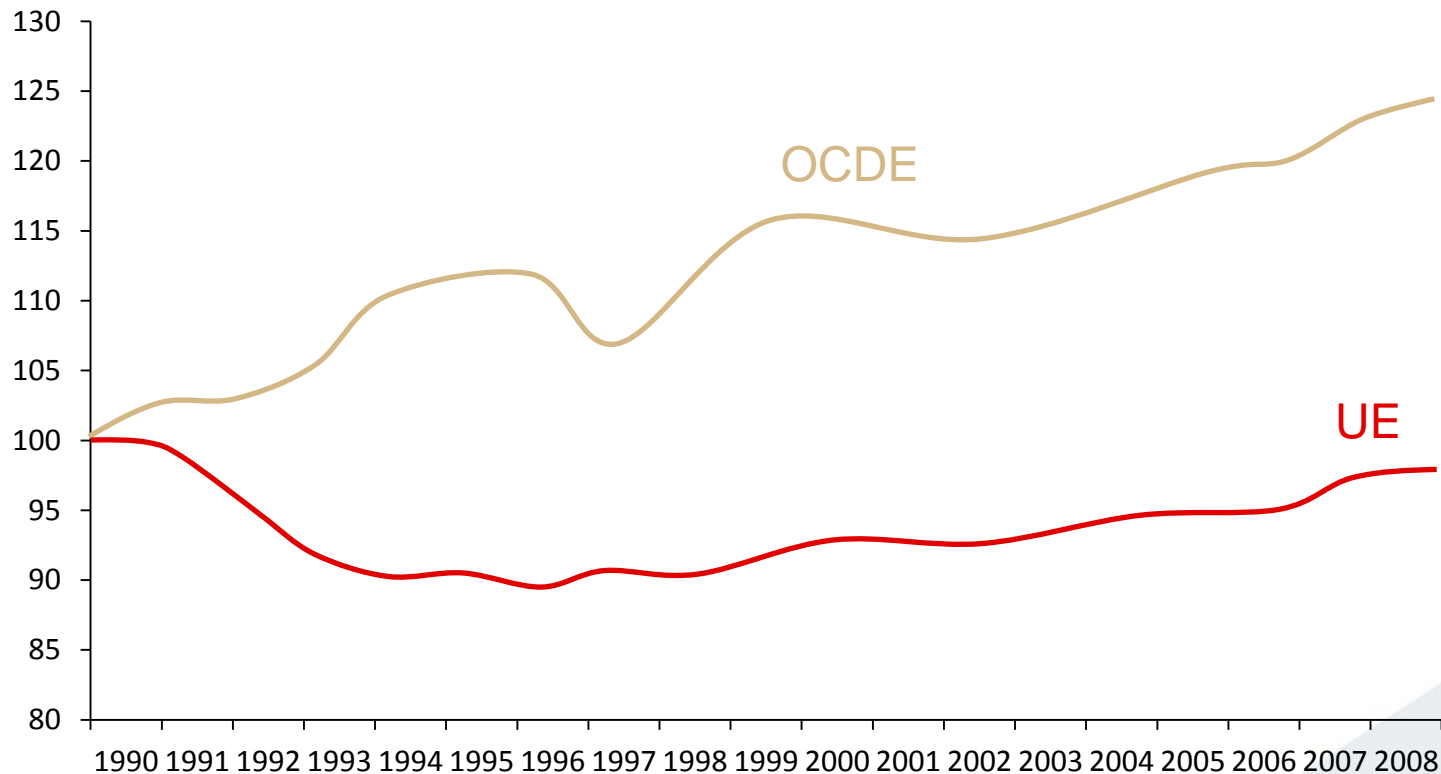
Fonte: International Transport Forum, OCDE (2011)





Mobilidade de pessoas: evolução de indicadores

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



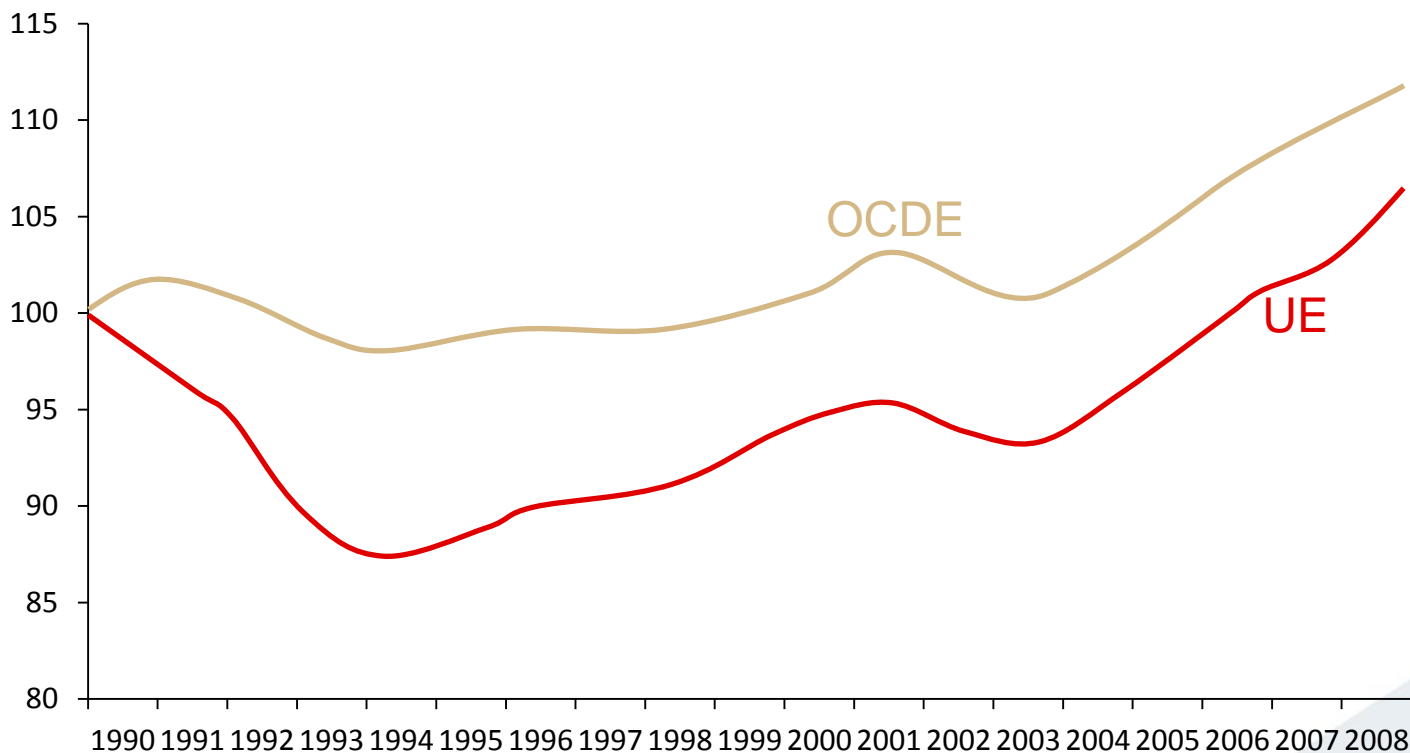
Fonte: International Transport Forum, OCDE (2011)





Mobilidade de pessoas: evolução de indicadores

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



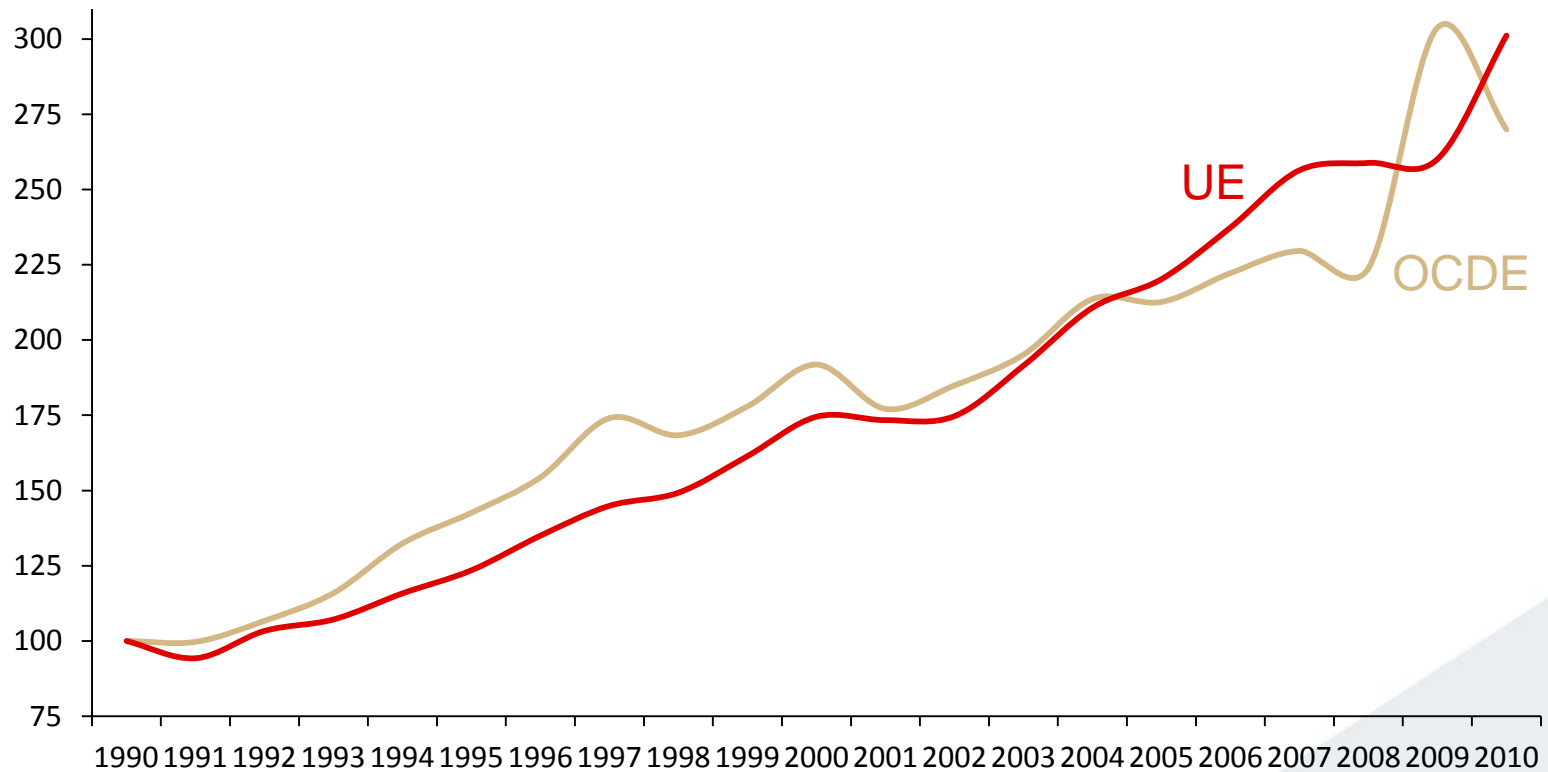
Fonte: International Transport Forum, OCDE (2011)





Mobilidade de pessoas: evolução de indicadores

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



Fonte: Banco Mundial (2012)





Mobilidade de bens: fatores e determinantes

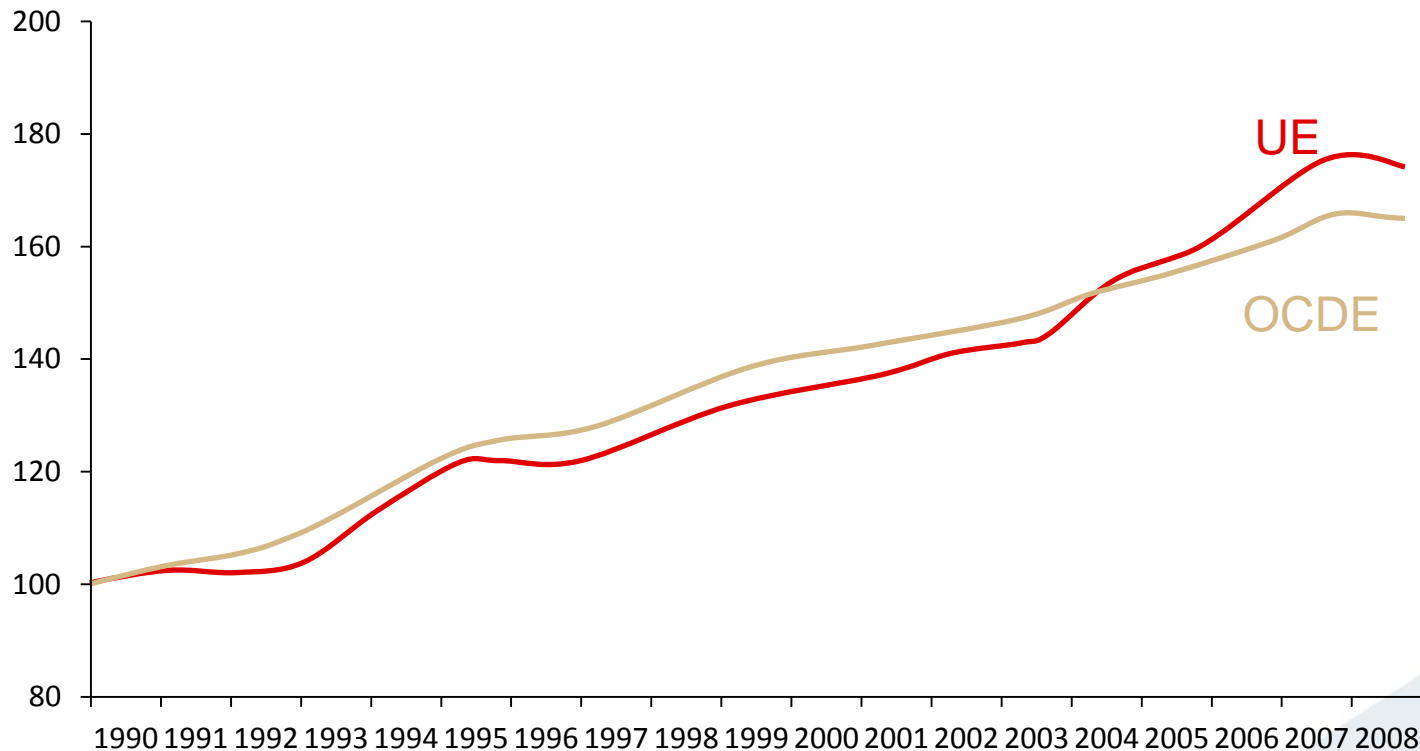
Grandes fatores que justificam a mobilidade de bens	Fatores críticos e tendências que influenciam e justificam a mobilidade de bens	
● Importação / exportação de produtos finais	Logística internaliza relação custo/tempo/distância	Aprofundamento das trocas intermédias
● Importação / exportação de produtos 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	





Mobilidade de bens: evolução de indicadores

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



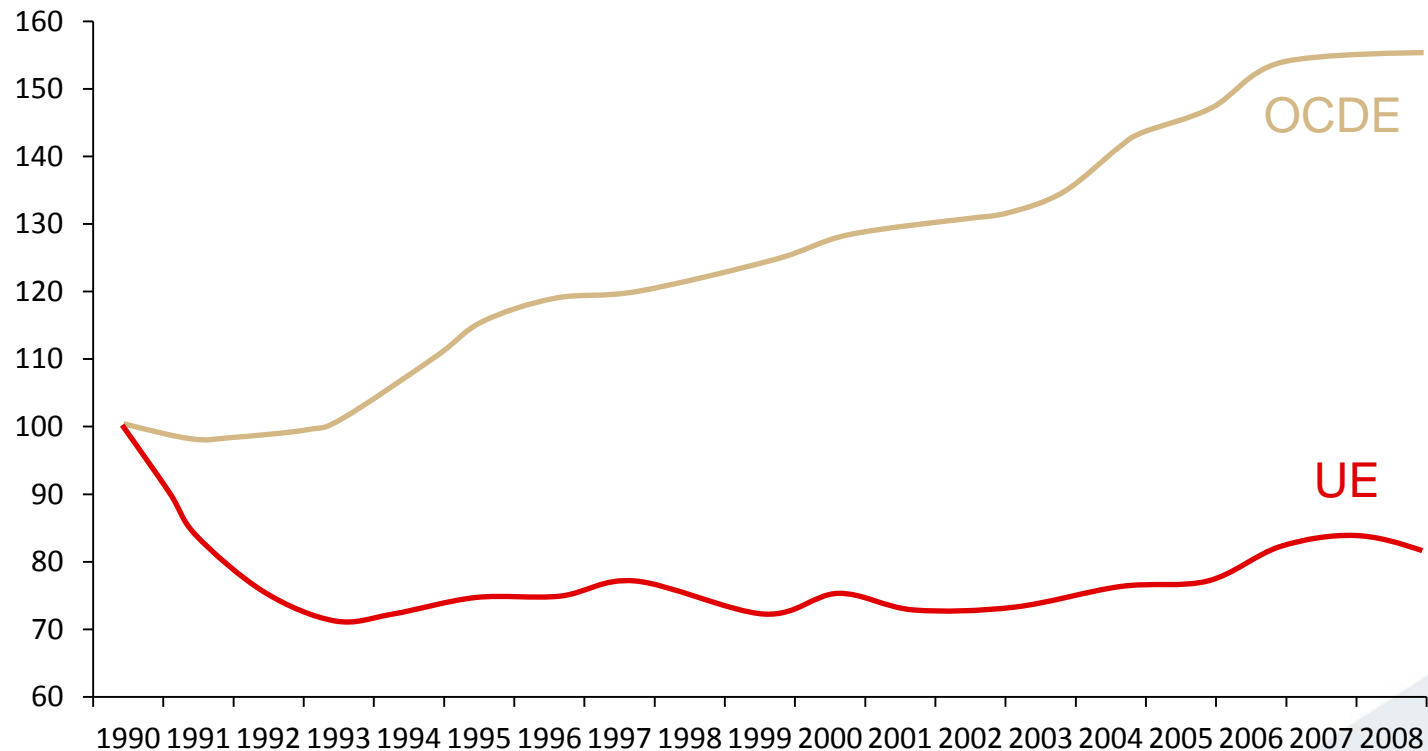
Fonte: International Transport Forum, OCDE (2011)





Mobilidade de bens: evolução de indicadores

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



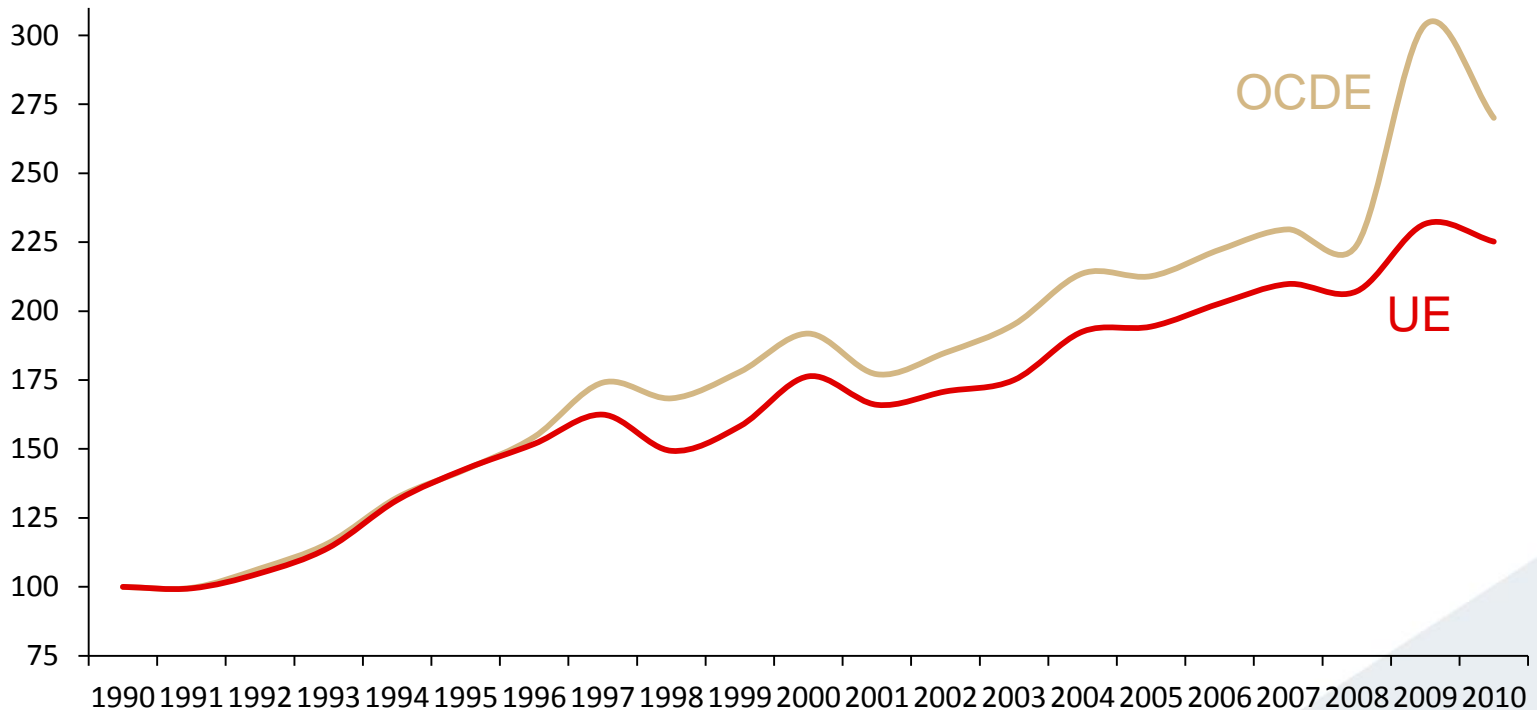
Fonte: International Transport Forum, OCDE (2011)





Mobilidade de bens: evolução de indicadores

Transporte aéreo de bens (toneladas - 1990=100)



Fonte: Banco Mundial (2012)





Mobilidade de informação: fatores e determinantes

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

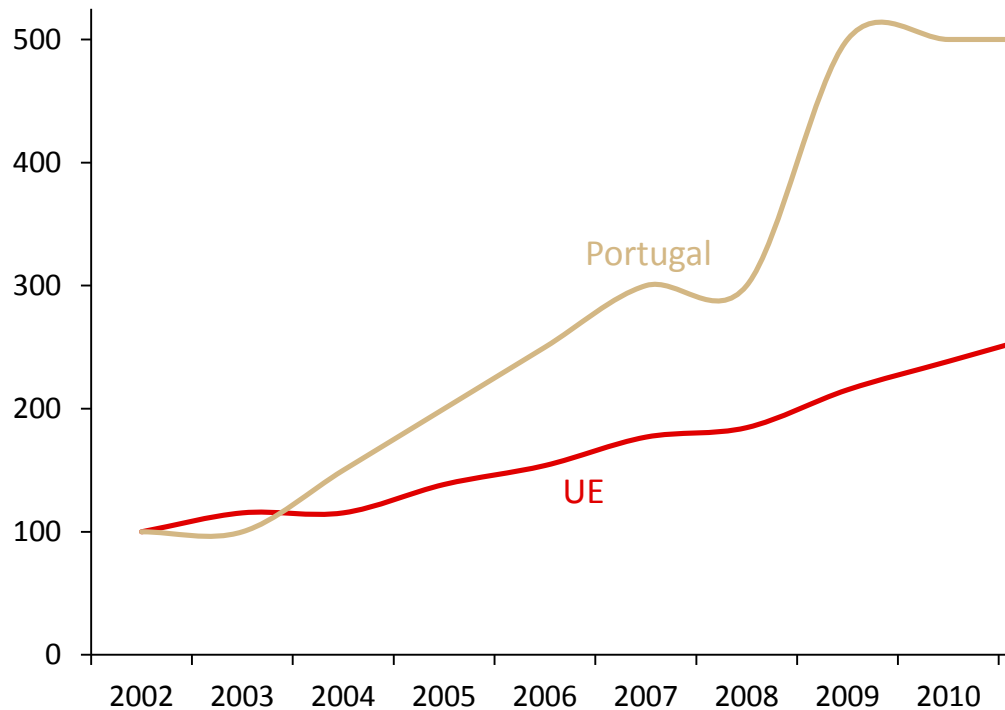
- **Avanços técnicos e tecnológicos que oferecem possibilidades crescentes de circulação, armazenagem, acesso e difusão de informação**
- **Evolução dos hábitos e conceitos culturais, que geram novas procuras (e são simultaneamente auto-alimentados pelas novas ofertas) de conteúdos e serviços suportados 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, ...)**





Mobilidade de informação: evolução de indicadores de Portugal

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



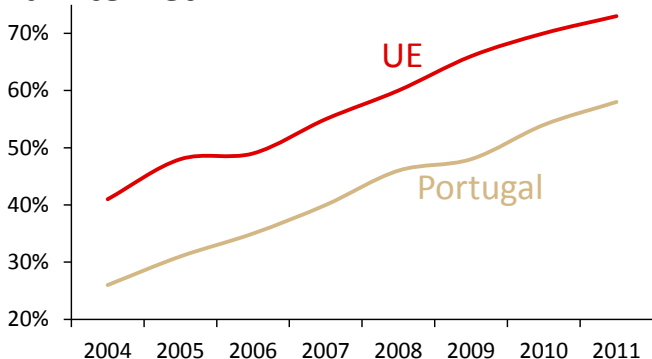
Fonte: Eurostat (2012)



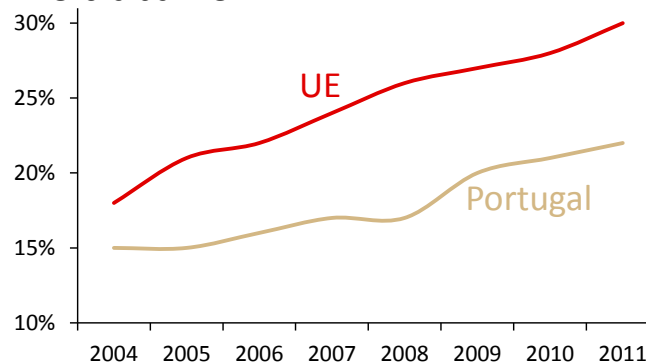


Mobilidade de informação: evolução de indicadores de Portugal

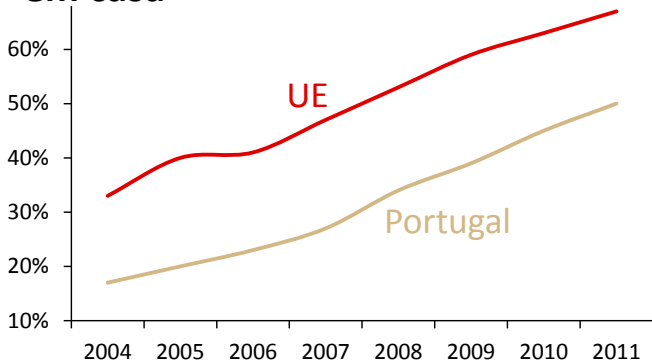
% agregados familiares com acesso à internet



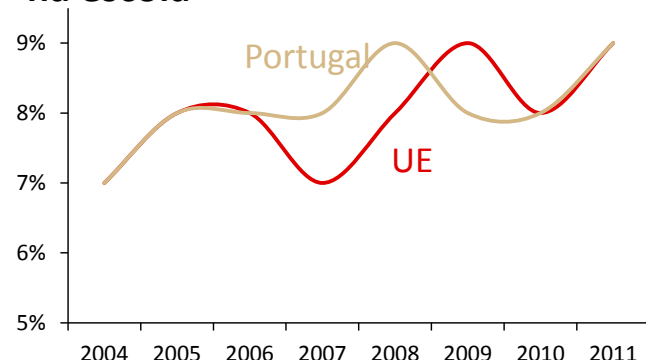
% indivíduos que utilizam internet no trabalho



% indivíduos que utilizam internet em casa



% indivíduos que utilizam internet na escola



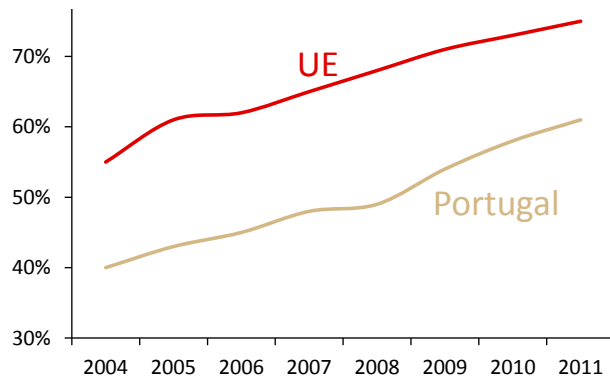
Fonte: Eurostat (2012)



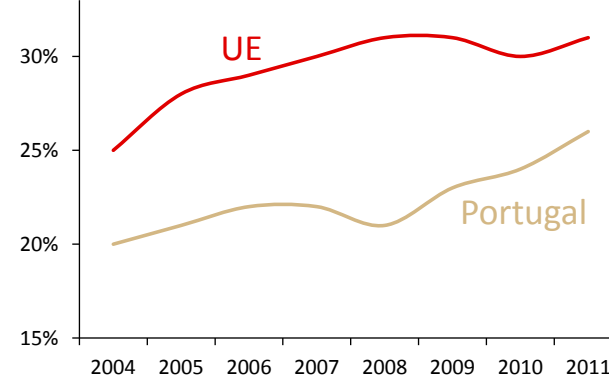


Mobilidade de informação: evolução de indicadores de Portugal

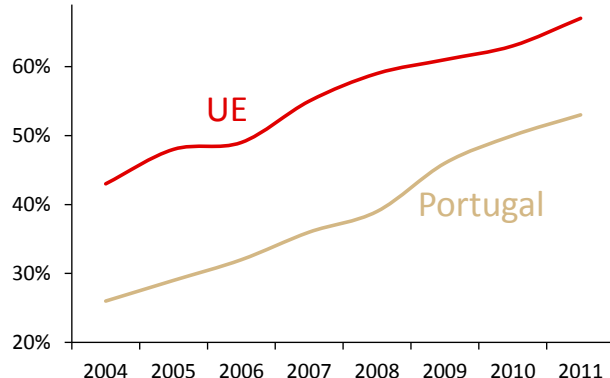
**% indivíduos que usaram o computador
no último ano**



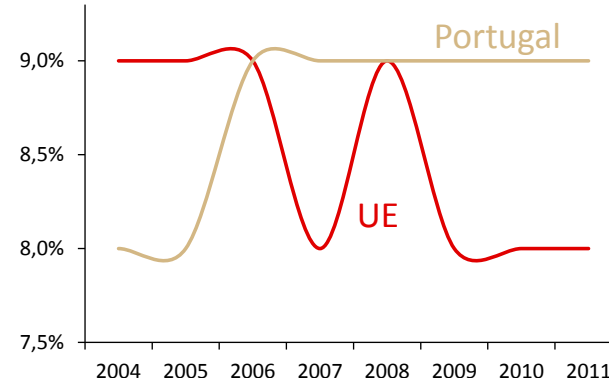
**% indivíduos que utilizam o computador
no trabalho**



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



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



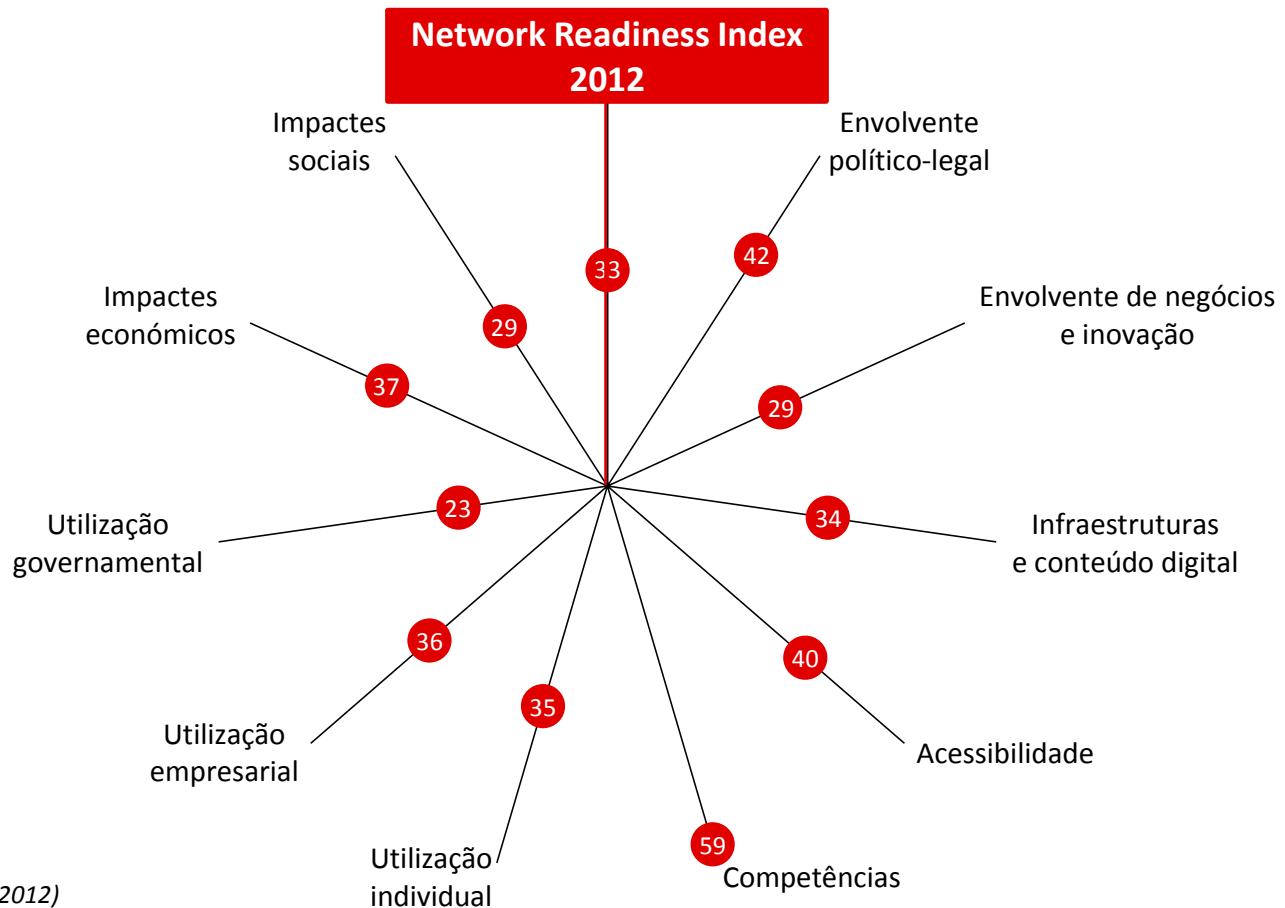
Fonte: Eurostat (2012)



Mobilidade de informação: 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



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)

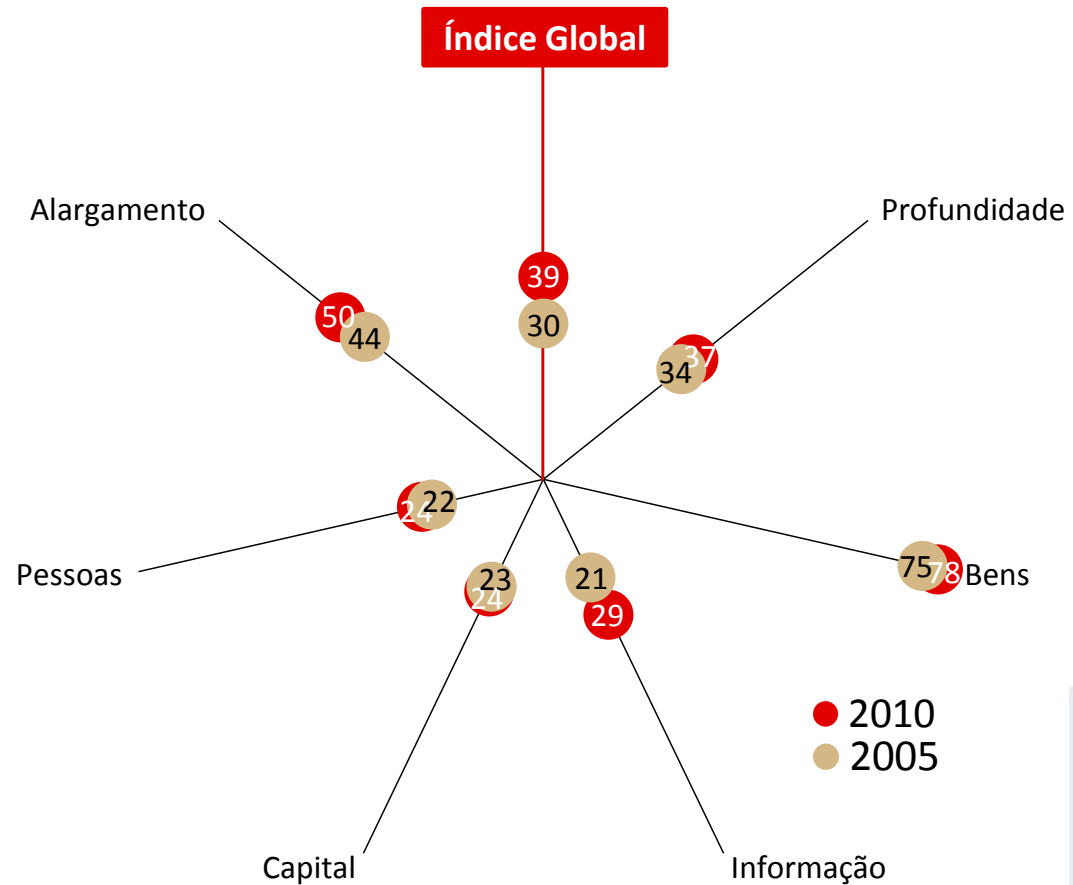
	EUA	UE15
Baseada em conhecimento	20,9%	23,9%
Indústria transformadora - média/alta tecnologia	-15,7%	-2,4%
Serviços intensivos em conhecimento	27,2%	30,7%
Não baseada em conhecimento	10,2%	5,7%
Indústria transformadora - média/baixa tecnologia	18,3%	-7,5%
Serviços não intensivos em conhecimento	12,7%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

Fonte: Eurostat

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.

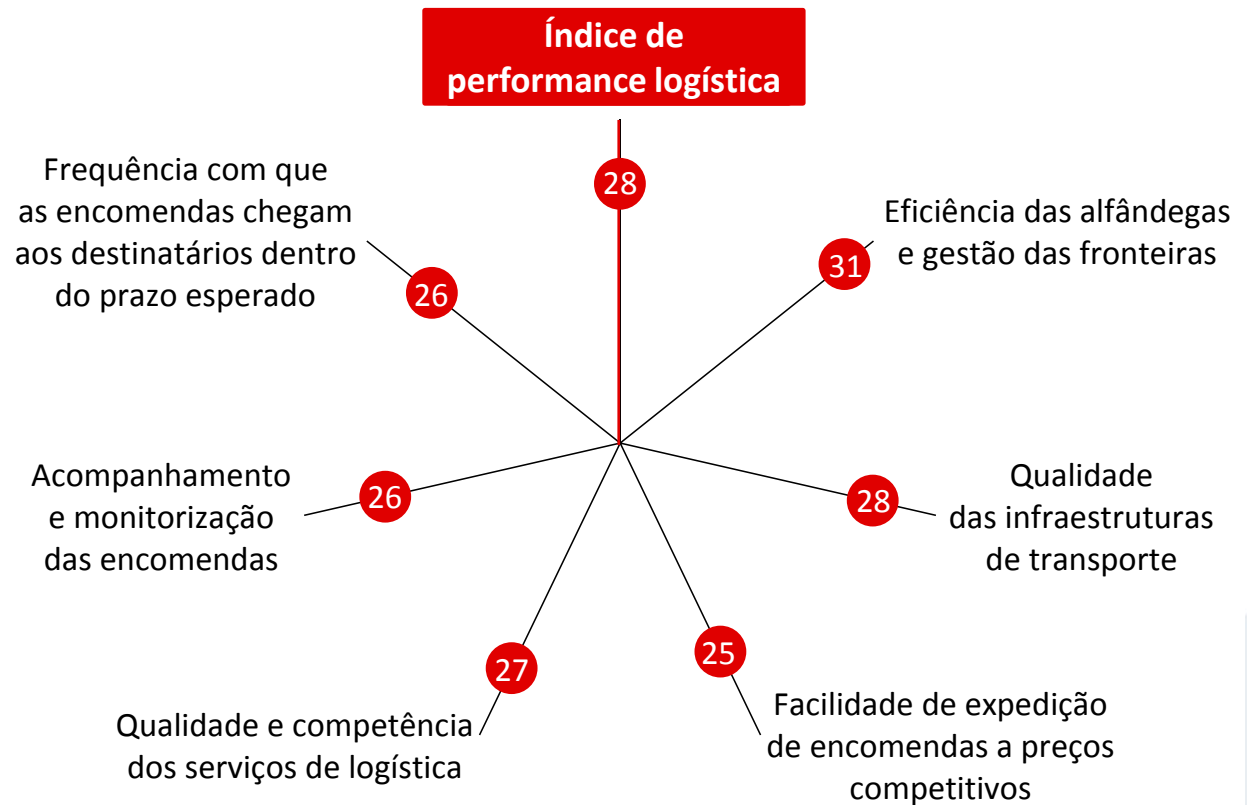
Fonte: DHL Global Connectedness Index (2011)



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

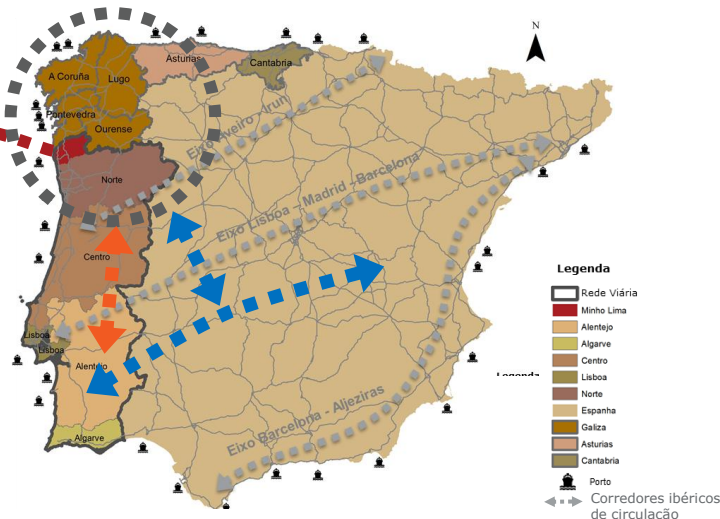
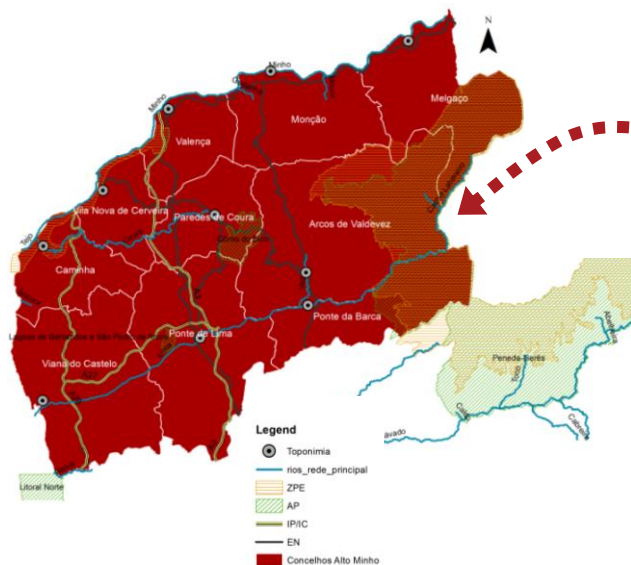
Alto Minho

Conectividade Externa Regional

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

Conectividade Externa Internacional

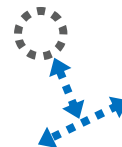
Minho - Galiza



Escala Interna
(especificidades
concelhias)

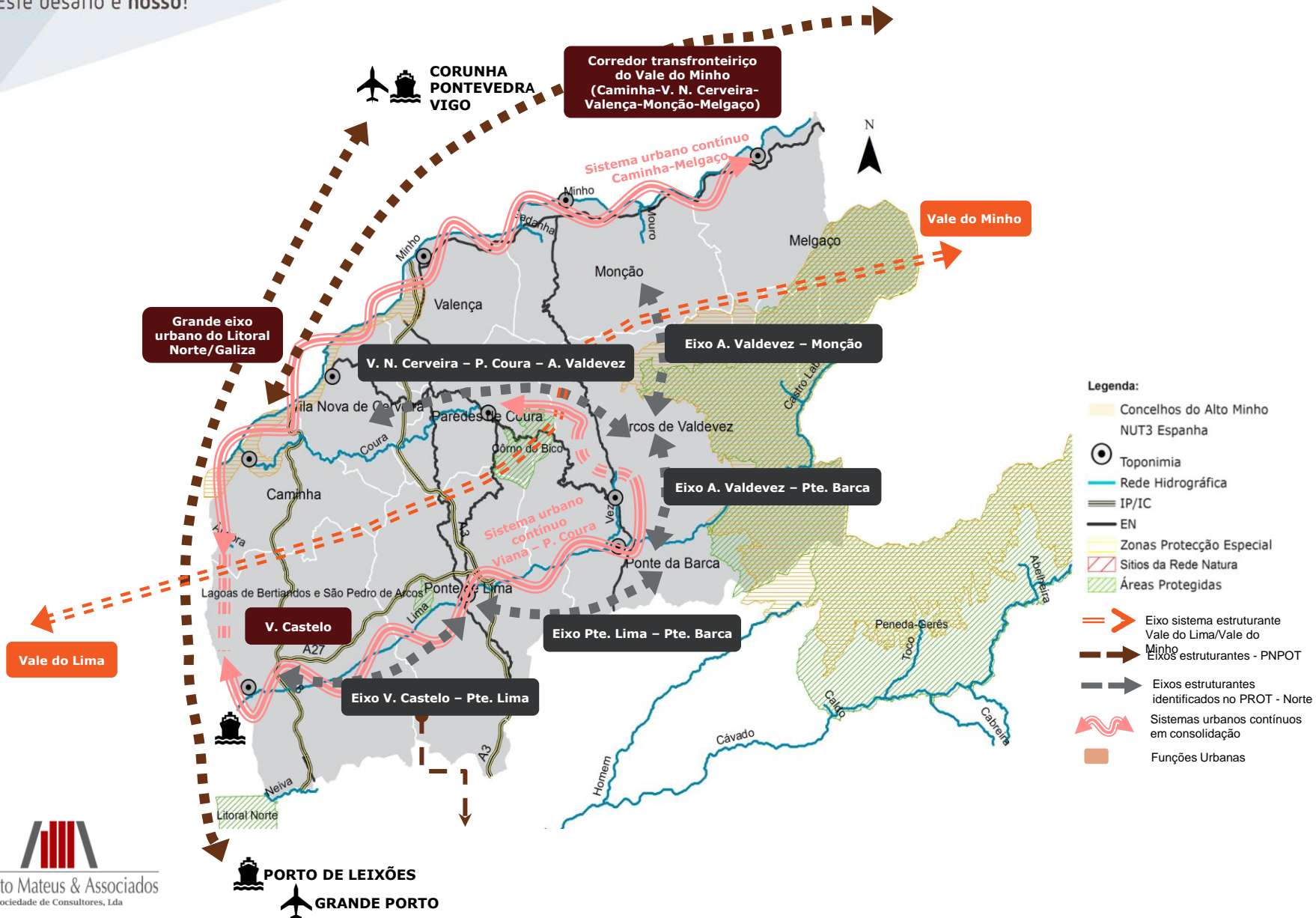


Escala Nacional
(articulação à escala
de Portugal)



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

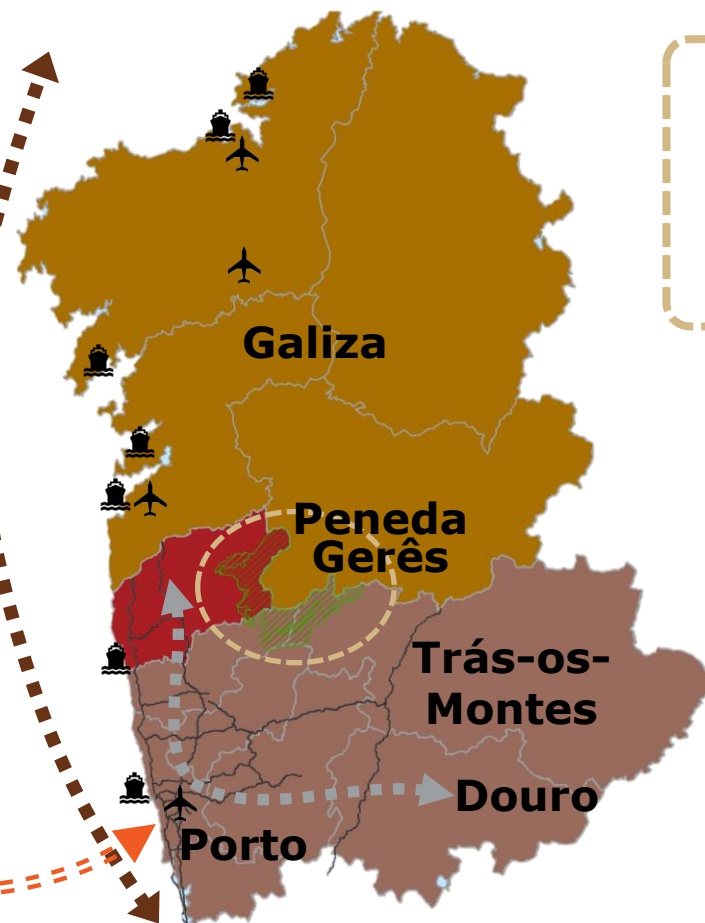
Alto Minho com função de charneira entre a Galiza e o Norte Litoral de Portugal, deve promover uma relação útil e frutuosa entre as regiões

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

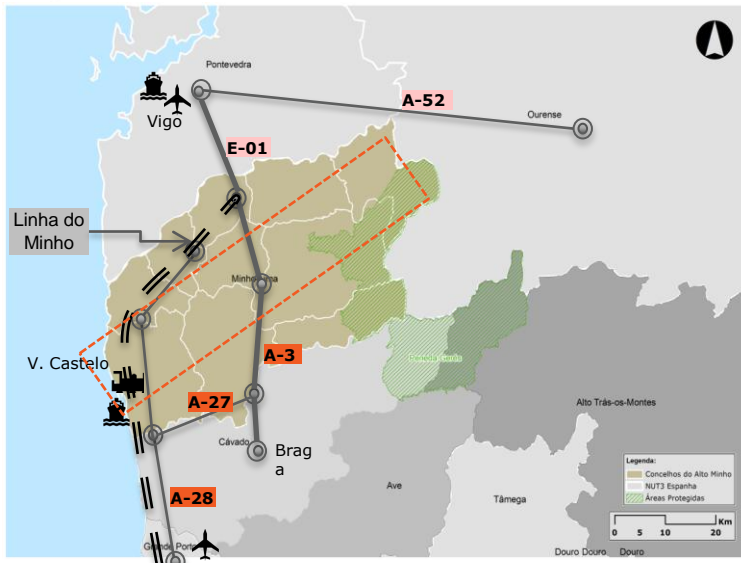
Criação de sinergias com o Douro e as cidades do Porto, Guimarães e Braga na exploração do potencial de produtos turísticos convergentes mas diferenciados e na promoção conjunta nos mercados emissores relevantes



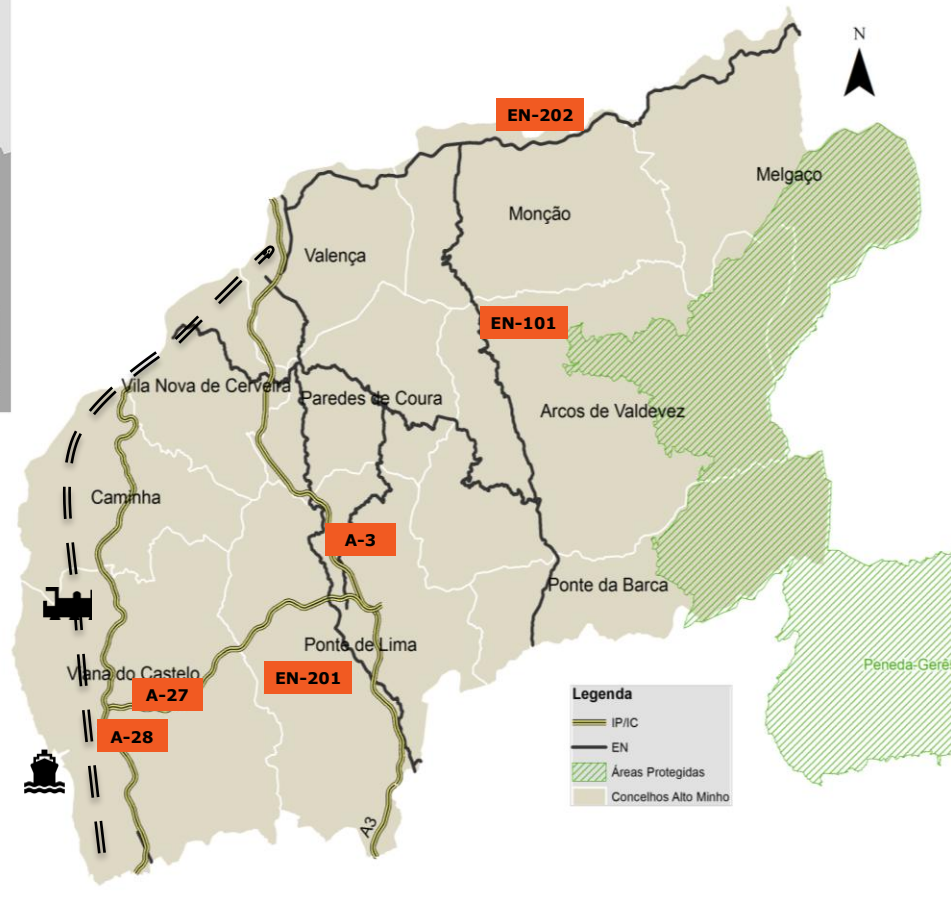
Legenda:

- 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 **europeus** (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



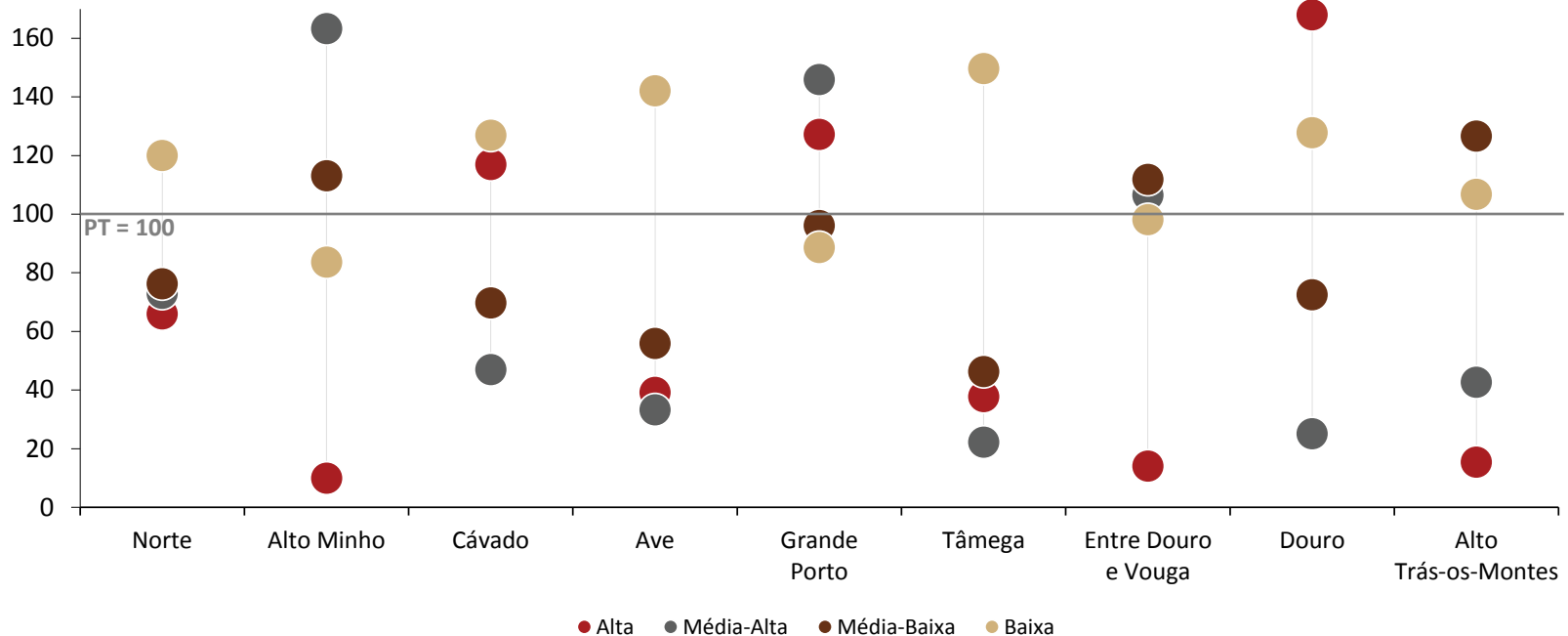
Estrutura do emprego nos sectores baseados no conhecimento

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





alto minho
desafio 2020

Este desafio é nosso!

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...

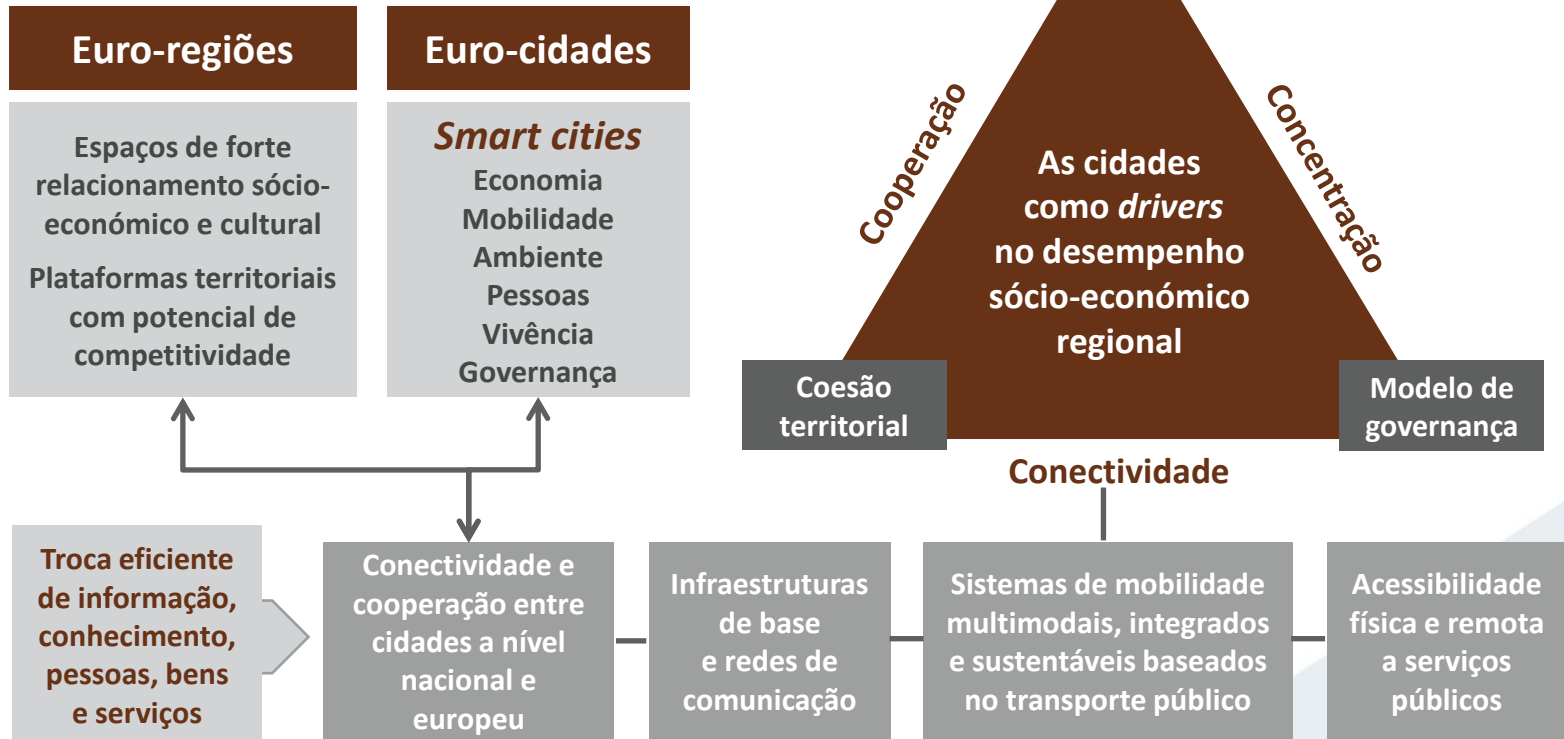
- A **Política de Coesão Europeia** incentiva iniciativas regionais e nacionais com prioridade ao transporte e cooperação transfronteiriça, por reconhecer insuficiências nas ligações rodoviárias e ferroviárias transfronteiriças, que prejudicam o livre fluxo de mercadorias, serviços e pessoas: as **estratégias 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)

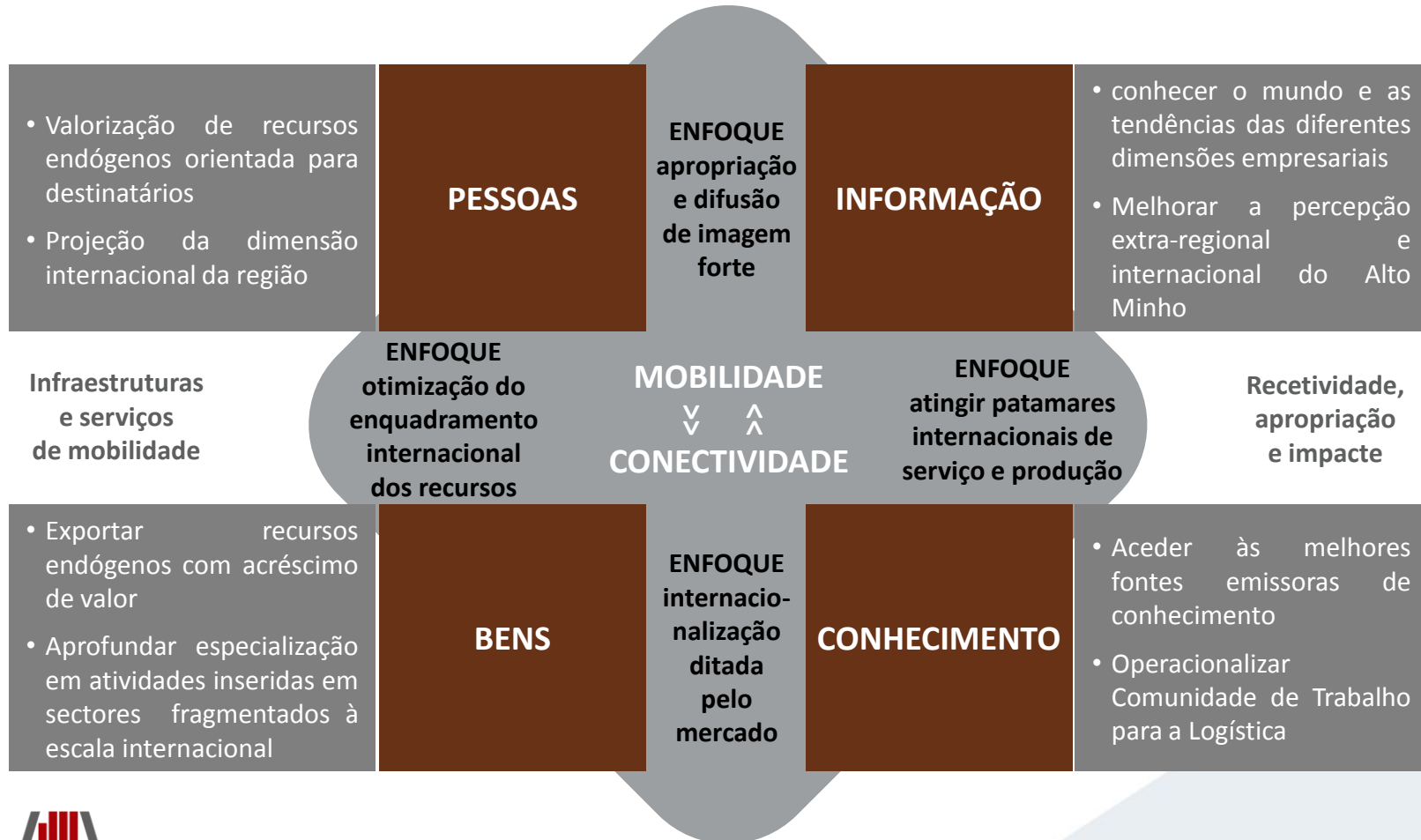
Aumento dos níveis de recetividade da região

- 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

