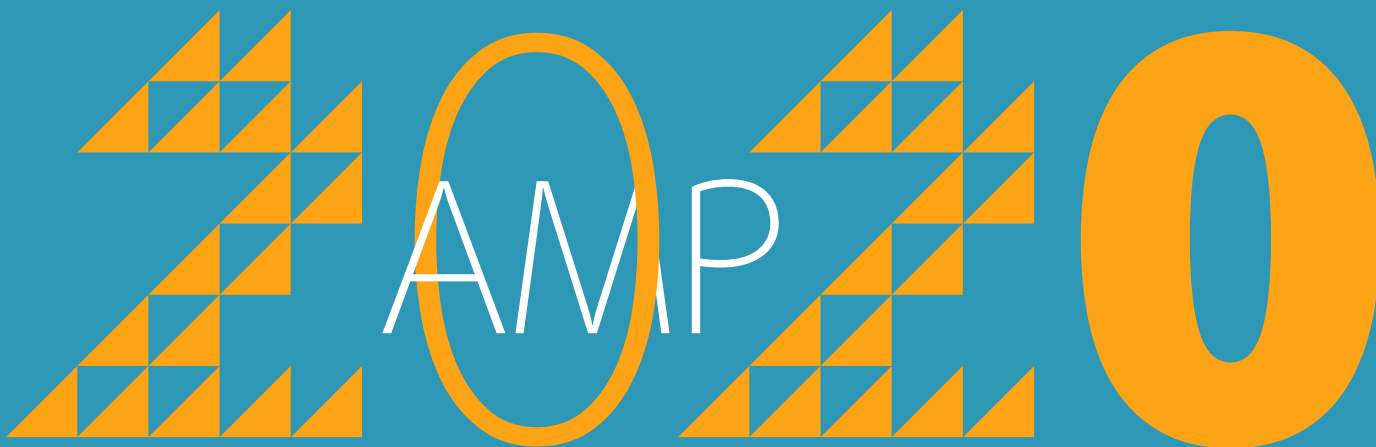





ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

ESTRATÉGIA 2020





Historicamente, foi sempre nos períodos mais difíceis que o nosso País atravessou, ao longo de mais oito séculos de existência, que o Norte de Portugal e, em particular, o território que hoje corresponde à Área Metropolitana do Porto, afirmaram a sua resiliência, adaptando-se e fazendo parte da mudança estrutural a que assistimos em cada um desses momentos.

São, hoje, inúmeros os desafios com que a Área Metropolitana do Porto se confronta, seja enquanto espaço territorial, seja como plataforma de concertação institucional.

Do ponto de vista económico, social e mesmo cultural os problemas são de uma dimensão tal que a sua resolução apela, uma vez mais, a esta capacidade intrínseca das nossas gentes, empresas e instituições para, através da sua iniciativa e persistência, colocarem a Área Metropolitana do Porto e o País na rota do crescimento que se pretende inteligente, sustentável e inclusivo.

Esta transformação não será possível se no plano organizativo e institucional não formos capazes de criar e fortalecer relações, entre todos os atores relevantes, assentes na confiança bem como de adoptar novos modelos de governação em rede que favoreçam a “coopetização” e a conectividade regional. Na ausência de estruturas de nível regional dotadas de legitimidade democrática, cabe à Área Metropolitana do Porto, enquanto entidade representativa do poder local, ocupar este espaço, assumindo-se como uma plataforma de cooperação institucional promotora de sinergias e de soluções organizativas inovadoras que respondam aos anseios e ambições deste espaço regional.

Constituindo a territorialização das políticas uma prioridade da nova Política de Coesão da União Europeia, o documento de estratégia AMP 2020 é uma proposta de guião e de mapa que deve orientar e fundamentar este esforço coletivo de transformação da Área Metropolitana do Porto, nos próximos anos.

Ao delinear uma estratégia que vai além daquelas que são as áreas tradicionais de investimento e de ação municipal, a Área Metropolitana do Porto e os Municípios que a integram deram um primeiro passo. Fica lançado o repto às pessoas, às instituições e às empresas para se unirem em torno desta nova visão e trabalharem em conjunto na sua concretização, no horizonte temporal 2020.



Hermínio Loureiro // Presidente do Conselho Metropolitano do Porto



CONSELHO METROPOLITANO DO PORTO

COMPOSIÇÃO (2013-2017)

PRESIDENTE

Hermínio José Sobral de **Loureiro** Gonçalves

VICE-PRESIDENTE

Joaquim Barbosa Ferreira **Couto**

VICE-PRESIDENTE

António Gonçalves **Bragança Fernandes**

MEMBROS

José **Artur** Tavares **Neves**

Joaquim José **Pinto** **Moreira**

Marco André dos Santos **Martins** Lopes

Guilherme Manuel Lopes **Pinto**

Celso Manuel Gomes **Ferreira**

Rui de Carvalho de Araújo **Moreira**

Aires Henrique Couto **Pereira**

Emídio Ferreira dos Santos **Sousa**

Ricardo Nicolau Soares Terra de Oliveira **Figueiredo**

Sérgio Humberto Pereira da **Silva**

José Alberto **Pinheiro** e Silva

José Manuel Pereira **Ribeiro**.

Maria **Elisa** Carvalho **Ferraz**

Eduardo Vítor de Almeida **Rodrigues**

COMISSÃO EXECUTIVA METROPOLITANA DO PORTO

PRIMEIRO-SECRETÁRIO

Lino Joaquim **Ferreira**

SECRETÁRIOS METROPOLITANOS

Avelino José Pinto de **Oliveira**

Sara Margarida **Lobão** Berrelha dos Santos Pereira

Luís Miguel Marques **Neves**

António José Barbosa **Samagaio**

AMP 2020 ESTRATÉGIA DE BASE TERRITORIAL ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

COORDENAÇÃO GLOBAL

Teresa Sá Marques

José Paulo Queiroz

Paulo Alves

COORDENADORES TEMÁTICOS

Crescimento Inteligente José Manuel Mendonça

Crescimento Sustentável Ana Monteiro

Crescimento Inclusivo Clara Correia

CONSULTORES ESPECIALISTAS

Transportes e Mobilidade António Pérez Babo

Cultura e Inclusão Paula Guerra

Turismo Rafael Vale Machado

Base Económica e Especialização Inteligente

Luís Carvalho

Hélder Marques

Hélder Santos

COLABORADORES

Cláudia Lousada, Diogo Ribeiro, Pedro Barbosa,

Paula Ribeiro, António Costa, Carlos Delgado,

Sérgio Magalhães, Luís Fonseca, Sara Velho

Edição Área Metropolitana do Porto

Design Madalena Martins

Fotografia arquivo AMP

Impressão Rainho & Neves

Costura manual do livro Reclusos alfaiates do Estab.

Prisional de Paços de Ferreira

Data da Edição Dezembro 2014

Tiragem 2300 exemplares

JPQ Consultores

Av. S. Miguel de Bustelo, 3565

4560-042 Bustelo PNF

pauloqueiroz@jpqconsultores.com

tel. 255720490

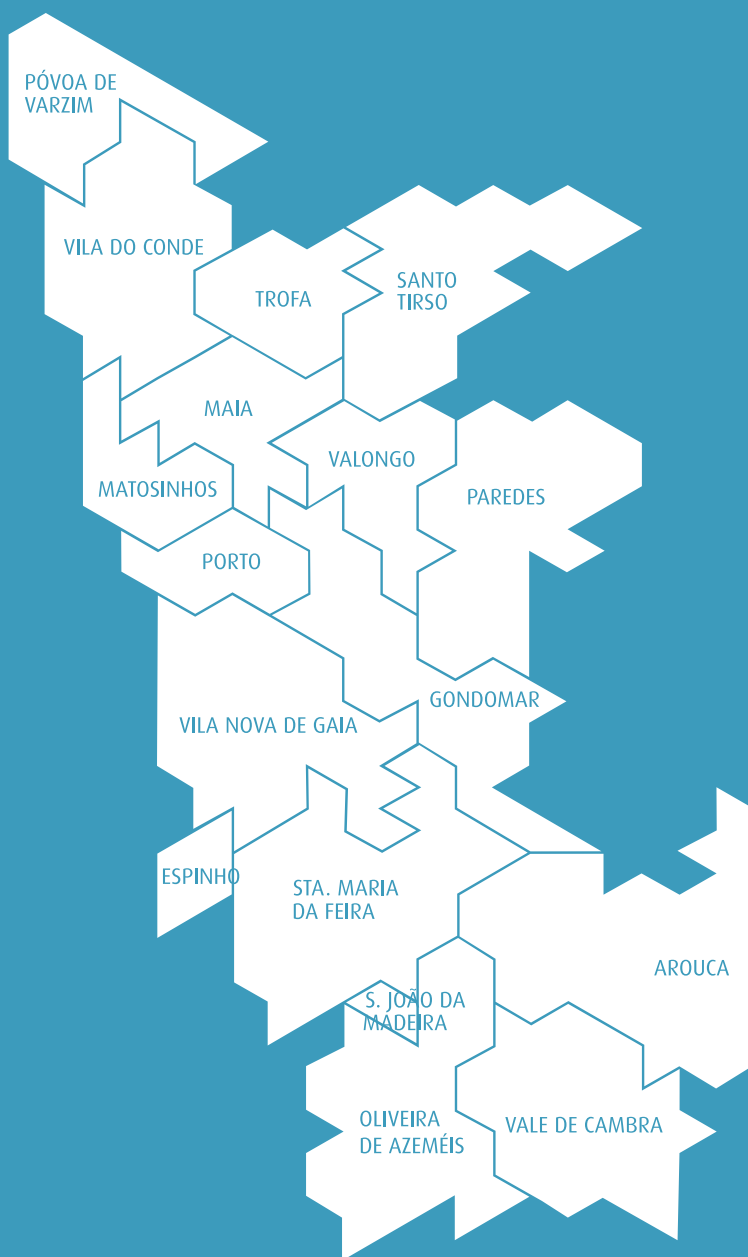


UNIÃO EUROPEIA

Fundo Europeu de
Desenvolvimento Regional

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	// 4
2	CONTEXTUALIZAÇÃO NA ESCALA IBÉRICA E EUROPEIA	// 5
3	DIAGNÓSTICO	// 7
3.1	CRESCIMENTO INTELIGENTE	// 7
3.2	CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL	// 10
3.3	CRESCIMENTO INCLUSIVO	// 15
4	ANÁLISE SWOT	// 18
5	QUADRO ESTRATÉGICO AMP 2020	// 22
5.1	A VISÃO PARA O TERRITÓRIO DA AMP	// 23
5.2	OS DESAFIOS DA AMP NO HORIZONTE 2020	// 23
	DESAFIOS PARA O CRESCIMENTO INTELIGENTE	// 23
	CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL	// 25
	CRESCIMENTO INCLUSIVO	// 28
5.3	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E ESPECÍFICOS	// 29
OT 1.	REFORÇAR A INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO E A INOVAÇÃO	// 29
OT 2.	MELHORAR O ACESSO ÀS TIC	// 29
OT 3.	REFORÇAR A COMPETITIVIDADE DAS PME	// 29
OT 4.	APOIAR A TRANSIÇÃO PARA UMA ECONOMIA DE BAIXO TEOR DE CARBONO EM TODOS OS SETORES	// 30
OT 5.	PROMOVER A ADAPTAÇÃO ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS E A PREVENÇÃO E GESTÃO DE RISCOS	// 30
OT 6.	PRESERVAR E PROTEGER O AMBIENTE E PROMOVER A UTILIZAÇÃO EFICIENTE DOS RECURSOS	// 30
OT 7.	PROMOVER TRANSPORTES SUSTENTÁVEIS E ELIMINAR ESTRANGULAMENTOS NAS PRINCIPAIS INFRAESTRUTURAS DAS REDES	// 31
OT 8.	PROMOVER A SUSTENTABILIDADE E A QUALIDADE DO EMPREGO E APOIAR A MOBILIDADE DOS TRABALHADORES	// 31
OT 9.	PROMOVER A INCLUSÃO SOCIAL E COMBATER A POBREZA E A DISCRIMINAÇÃO	// 31
OT 10.	INVESTIR NA EDUCAÇÃO, NA FORMAÇÃO E NA FORMAÇÃO PROFISSIONAL PARA A AQUISIÇÃO DE COMPETÊNCIAS E A APRENDIZAGEM AO LONGO DA VIDA	// 32
OT 11.	REFORÇAR A CAPACIDADE INSTITUCIONAL DAS AUTORIDADES PÚBLICAS E DAS PARTES INTERESSADAS E A EFICIÊNCIA DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	// 32
6	PLANO DE AÇÃO	// 33
7	TERRITORIALIZAÇÃO DE POLÍTICAS NA AMP	// 35
8	PARCERIA PARA O DESENVOLVIMENTO E COESÃO TERRITORIAL	// 38
	MODELO DE GOVERNAÇÃO AMP 2020	// 39
9	AValiação e monitorização	// 41



1

INTRODUÇÃO

A AMP (Área Metropolitana do Porto) está confrontada com uma série de desafios globais e diversos. As mudanças climáticas, o novo paradigma energético, o envelhecimento da população, os riscos e vulnerabilidades sociais, a crise económica, a economia do conhecimento e a globalização influenciam significativamente as decisões e os percursos a tomar. Estes desafios exigem o envolvimento da sociedade civil e de todas as instituições na construção e operacionalização de respostas inovadoras, diferenciadas em função das realidades territoriais, geradoras de valor (económico e social) e que alavanquem, e suportem, um posicionamento mais competitivo da AMP no espaço nacional, ibérico e europeu.

Sem perder de vista as orientações da Europa 2020 e da nova regulamentação da política de coesão europeia, a estratégia da AMP está ancorada no Norte 2020 e no Acordo de Parceria, de forma a potenciar e otimizar a alocação de fundos estruturais no seu território no período 2014/2020.

CONTEXTUALIZAÇÃO NA ESCALA IBÉRICA E EUROPEIA

Para a construção de uma Europa territorialmente mais coesa tem sentido refletir em primeiro lugar sobre a posição e o papel que a AMP tem, ou pode ter, no contexto europeu, ibérico e nacional, identificando os principais desafios que em cada um destes planos se colocam.

No espaço europeu o designado “pentágono”, definido pelas metrópoles de Londres, Paris, Milão, Berlim, Munique e Hamburgo, concentra 40% da população, 50% do PIB e apenas 20% da área da UE. Numa escala europeia, as regiões metropolitanas do “pentágono” têm vindo a reforçar a sua posição de liderança europeia. O desenvolvimento do policentrismo na Europa tem ocorrido sobretudo por meio da expansão do “pentágono”, **tendo sentido, no futuro, intensificar as políticas mais orientadas para o reforço das grandes áreas urbanas localizadas nos territórios europeus mais periféricos.**

Na Península Ibérica, seguindo a perspetiva de coesão territorial à escala europeia, a construção de um sistema urbano mais policêntrico passa pelo desenvolvimento de sete grandes áreas urbanas. Assim, em Espanha evidenciam-se Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao e Sevilha, e em Portugal, Lisboa e Porto.

Neste contexto, **a AMP deveria assumir-se como uma das grandes áreas urbanas da Península Ibérica e afirmar um conjunto de ações que visem esta escala estratégica.** Nesta meso-escala, o potencial de polarização deve também ser assumido por um grande número de áreas urbanas de média dimensão.

A competitividade da Europa depende em grande parte das regiões metropolitanas, onde as empresas podem beneficiar de economias de aglomeração e redes que as ligam aos lugares do mercado global. **A AMP precisa de boa acessibilidade aos mercados globais, pois o número e a qualidade das conexões (com hubs e centros urbanos) são importantes pré-requisitos para uma integração funcional eficiente.**

O Índice de Competitividade Regional (Fig. 1), desenvolvido pela Comissão Europeia, revela que a competitividade territorial na EU exhibe uma forte dimensão regional. A AMP insere-se precisamente numa das regiões com um menor índice de competitividade da EU. O índice revela diferenças substanciais, não apenas entre as regiões europeias como também dentro das regiões de um mesmo país. É o caso de Portugal que com a 17ª posição (UE a 28), assinala diferenças consideráveis, em termos de competitividade, entre a Região de Lisboa e Vale do Tejo e as

restantes regiões do País, particularmente a Região do Norte (Annoni, P. & Dijkstra, L. 2013). Sete regiões, das dez mais competitivas da UE, correspondem à região da capital do país ou a regiões lideradas por uma grande cidade (com elevadas densidades de infraestruturas, educação, saúde, mercado de trabalho, sofisticação económica, inovação e base institucional). Esta situação abre um importante desafio à AMP, enquanto área metropolitana que pode liderar e corporizar as forças motrizes que permitem a alavancagem da competitividade regional.

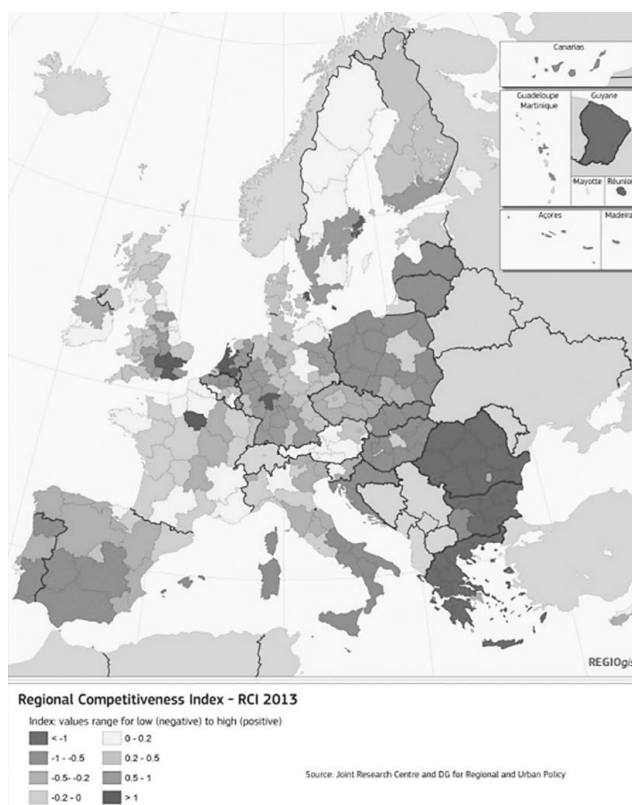


Fig.1: Índice de Competitividade Regional, 2013.

Fonte: Annoni, P. e Dijkstra, L.(2013) EU Regional Competitiveness Index.

Recentemente, no quadro da UE, as políticas de inovação reorientaram-se para uma “especialização inteligente” (Comissão Europeia, 2010; S3 Platform, 2012), procurando conjugar a diversidade com a especialização por via da ideia de “variedade relacionada”. Em plena crise económica, o conceito de “especialização inteligente” propõe-se aumentar a eficiência dos investimentos europeus em matéria de investigação, inovação e empreendedorismo. A “especialização inteligente” é o conceito central nas atuais políticas para a Europa 2020.

Nesta perspetiva, a AMP pode orientar a sua estratégia competitiva para os mercados mundiais, assegurando que o conhecimento e a inovação suportam a competitividade nesse mercados. É óbvio que as diferentes regiões enfrentam realidades muito diversas e que muitas regiões não conseguem competir em termos de inovação nos mercados mundiais. No entanto, o desafio para a AMP é crescer razoavelmente bem, encontrando respostas diferenciadas e adequadas para os seus desafios específicos. Para isso, os principais objetivos passam por apoiar a introdução dos seus ativos nas redes globais, previamente identificados, e a partir daí apoiar e facilitar a inovação, contribuindo para que essas atividades e instituições entrem, se posicionem e, nalguns casos, eventualmente lidem essas redes (por exemplo o caso da cortiça). Esta escolha implica uma seleção criteriosa.

A distribuição equilibrada da população e riqueza, numa sociedade e num espaço socialmente inclusivo é também um grande desafio europeu. A ideia de coesão implica uma distribuição razoavelmente “justa” da riqueza e do desenvolvimento por todas as regiões da Europa. A noção de “modelo social europeu” pressupõe uma distribuição dos ganhos de produtividade, bem como a transferência de alguma da riqueza das regiões mais ricas para as regiões mais pobres. O “equilíbrio” não significa igual, mas adaptado às realidades locais, sendo cumpridos os padrões mínimos. Cada região da UE deve ter oportunidades e capacidades comparáveis, incluindo o acesso aos serviços e aos recursos fundamentais para potenciar o seu desenvolvimento. Dentro das cidades, a ideia de desenvolvimento espacialmente equilibrado implica menos segregação e maior integração social, sobretudo em termos de habitação, acesso à educação e formação, acesso aos bens culturais e acesso ao trabalho e a fontes de rendimento.

A capacidade de interpretar e territorializar políticas públicas, a boa governação e cooperação territorial são vitais em todas as escalas geográficas, incluindo as parcerias locais, intermunicipais, regionais e com outras metrópoles. O que a metrópole quer ser e que modelo de desenvolvimento deve prosseguir, passa por melhores padrões sociais, pela capacidade de aceder aos benefícios da economia do conhecimento, e nela participar, e por uma maior capacidade de criar emprego. **Nestes domínios, a evolução da AMP tem de ser rápida e forte, considerando os indicadores atuais de educação e qualificação da população bem como a expressão do desemprego. Os pilares desta orientação estratégica passam por uma maior convergência, pela diminuição das desigualdades e pelo aumento da coesão com o propósito, mobilizador, de assegurar uma maior competitividade e qualidade de vida na AMP.** A dimensão social

conhecimento e dos saberes-fazer, da geração de oportunidades de acesso ao mercado de trabalho e da criação de emprego.

A sustentabilidade nos transportes, na energia, na adaptação às mudanças climáticas e na proteção do meio ambiente em geral é determinante para o novo projeto europeu.

A vulnerabilidade aos impactos das mudanças climáticas é uma preocupação especial em regiões onde as estratégias de adaptação e mitigação não estão a ser suficientemente, ou efetivamente, ajustadas aos lugares. Ao longo da sua história a metrópole do Porto tem mostrado, em termos económicos e sociais, capacidade de resiliência para mudar a história. Neste momento, os desafios com que a AMP se confronta justificam a massificação dos processos de mudança e de inovação.

Em matéria de adaptação aos efeitos das alterações climáticas, a AMP, no contexto europeu, está inserida num cenário claramente grave em matéria de impactos, demonstrando uma fraca capacidade de adaptação às mesmas. **Isto significa que a AMP evidencia um forte potencial de vulnerabilidade às alterações climáticas. Este desafio é um desafio partilhado por todo o sul da Europa, com especial expressão na Península Ibérica.**

A ideia do **Governo orientado para a territorialidade** está implícita no “princípio da subsidiariedade”, o que significa que há impactos territoriais das políticas que são diferenciadoras. No alinhamento com o discurso europeu, aos decisores políticos regionais impõe-se um olhar para o território como espaço vivo contínuo e de redes multi-escalares, em detrimento da delimitação de preocupações e da priorização de intervenções isoladas e confinadas a limites geográficos estabelecidos.

A ideia principal que está por trás da noção de governança territorializada, é que as regiões apresentam capacidades e vulnerabilidades diferentes que devem ser tidas em conta nas políticas públicas e na construção do futuro. Na prática, as regiões têm direitos e responsabilidades que devem de ser assumidos a diferentes escalas.

Pertencer à AMP significa contribuir para a construção de um espaço metropolitano à escala regional, nacional e europeia. No contexto nacional, o reforço da AMP significa contrariar um cenário tendencial em torno de um sistema monocêntrico, fortemente polarizado em torno da Área Metropolitana de Lisboa, contribuindo desta forma para reforçar a coesão territorial a nível nacional.



DIAGNÓSTICO

CRESCIMENTO INTELIGENTE

MACROECONOMIA E CONVERGÊNCIA REAL

A Área Metropolitana do Porto (AMP) está a atravessar um processo de reestruturação dentro de um contexto de crise macroeconómica, caracterizada por um quebra das atividades económicas, do emprego, da qualidade de vida e do bem-estar em geral. Em termos regionais, a AMP insere-se na região mais pobre do país (NUT II), à luz do PIB per capita. A evolução da AMP na última década mostra que a base económica dispõe de uma razoável capacidade de adaptação, demonstrando uma significativa resiliência e dando sinais de estar a caminhar para um reforço da competitividade. Além disso, a AMP possui uma base institucional que tem manifestado capacidade de resposta aos desafios externos, refira-se o alargamento a Leste da União Europeia, a construção da moeda única e a intensificação do processo de globalização (OMC). No entanto, estando esta metrópole muito especializada na produção de bens transacionáveis, sofreu fortemente os impactos externos. Houve uma forte perda de empresas e de emprego, associada à diminuição da importância de sectores normalmente exportadores, designadamente os mais intensivos em mão de obra. Entre 1995 e 2011, relativamente à Região Norte, a AMP viu o índice do PIB “per capita” diminuir, aproximando-se das restantes NUTS III da Região do Norte, seguindo um nivelamento descendente (aproximando-se das outras, por diminuição do seu próprio índice).

Ultimamente, as interações institucionais dirigidas para a inovação estão a gerar uma nova base empresarial, novos processos ou produtos, mais intensivos em conhecimento, reforçando-se a especialização ou a fertilização cruzada entre áreas tecnológicas, do conhecimento ou sectores de aplicação. Este processo recente de inovação não se reflete, no imediato, no crescimento do emprego, pois as taxas de desemprego têm vindo a aumentar, no entanto, a médio prazo, espera-se um reflexo também no emprego (de que são exemplo os mais recentes indícios de crescimento ou estabilidade do emprego nos setores do têxtil e do calçado).

EMPREGO, ESTRUTURA ECONÓMICA E INTERNACIONALIZAÇÃO

A AMP continua a ter um peso importante da indústria na sua estrutura económica, com 27% das pessoas ao serviço (MTSS, 2011). Continuam a pesar as indústrias de baixa e média-baixa intensidade tecnológica, mas as de maior intensidade têm também aqui uma especialização significativa (ex. Fabricação de Máquinas e Equipamentos). Além disso, as indústrias maduras, o grande exemplo na AMP é o calçado, têm vindo a subir na cadeia de valor, pela incorporação de design e qualidade, dirigindo-se para um mercado exigente e de elevada capacidade de consumo. Genericamente, destacam-se em termos de emprego, a Fabricação de Produtos Metálicos, a Indústria Alimentar, a Fabricação de Máquinas e Equipamentos, a Fabricação de Veículos Automóveis, a Indústria da Madeira, do Mobiliário e da Cortiça, a Fabricação de Artigos de Borracha e Plástico e a Fabricação de Produtos de Calçado, Têxteis e Vestuário.

O pessoal ao serviço no terciário tem vindo a crescer.

Por um lado, destaca-se a evolução das atividades de turismo que

têm vindo a dinamizar o emprego e a contribuir para a valorização dos recursos metropolitanos. Por outro lado, as atividades de comércio a retalho e por grosso demarcam-se pelo volume de pessoas ao serviço, enquanto os serviços mais intensivos em conhecimento começam a salientar-se em termos de especialização - consultadoria para a gestão, arquitetura e engenharia, investigação científica e desenvolvimento e atividade de saúde humana. No entanto, a base económica tem demonstrado alguma incapacidade para reter os recursos humanos formados na região verificando-se uma fuga de talentos e cérebros formados na Região. Além disso, alguns sectores industriais mostram níveis baixos de qualificação da mão de obra. A base de serviços às empresas, ainda, é pouco qualificada e de reduzida dimensão. A Região Norte é a região NUTS II com maior orientação exportadora. A AMP representa cerca de 21% das exportações nacionais (2011), tendo perdido algum peso nacional nos últimos anos (em 2007, representava 24%). Esta perda está associada à diminuição da importância dos sectores transacionáveis mais intensivos em mão de obra, nomeadamente o vestuário. Em 2013, nas indústrias transformadoras localizadas na AMP, as exportações destacaram-se nas Indústrias da Madeira, do Mobiliário e da Cortiça e na Fabricação de Veículos e Componentes Automóveis. Seguem-se os Produtos Metalúrgicos e Metalomecânicos e as Máquinas e Equipamentos.

As Indústrias Têxteis, de Vestuário e Calçado continuam a marcar o perfil de exportações. E por fim, destacam-se as Indústrias de Equipamentos Informáticos e para Comunicações, Electrónica e Produtos Electrónicos e Ópticos e a Fabricação de Equipamentos Eléctricos.

A nível institucional, observam-se ainda baixos níveis de internacionalização do Sistema Científico e Tecnológico localizado na AMP. Por outro lado, um perfil empresarial dominado por PME também dificulta os processos de inovação internacionalizada, fruto da insuficiência de recursos financeiros e humanos.

INFRAESTRUTURAS DO CONHECIMENTO

A AMP é também um espaço privilegiado em termos de infraestruturas de incubação para novas empresas de base tecnológica, nas suas diferentes fases: pré-incubação, incubação, desenvolvimento e expansão/internacionalização. Na AMP salientam-se as seguintes infraestruturas: TECMAIA – Parque de Ciência e Tecnologia da Maia, com 88 empresas instaladas; a UPTec – Parque de Ciência e Tecnologia da Universidade do Porto com 4 Pólos – o Pólo das Indústrias Criativas (UPTec PINC), o Pólo de Biotecnologia (UPTec BIO), o Pólo do Mar (UPTec MAR) e o Pólo Tecnológico (UPTec TECH); o Centro para a Excelência e Inovação na Indústria Automóvel (CEIIA), ligada ao sector automóvel e aeronáutico; o Centro Empresarial e Tecnológico de S. João da Madeira (SANJOTEC), nomeadamente nas áreas da robótica, automação industrial, biotecnologia, química, design e tecnologias de informação; o Parque de Ciência e Tecnologia de Santa Maria da Feira, dirigido às indústrias criativas, tecnologias de informação e serviços às empresas; a Fábrica de Santo Thyrsos (também designada como Incubadora de Santo Tirso) está organizada em torno de dois centros de incubação: a Incubadora de Base Tecnológica e a Incubadora de

Moda e Design (IMOD); o Centro de Incubação e Desenvolvimento de Empresas de Biotecnologias (CiDEB), foi criado pelo Centro Regional do Porto da Universidade Católica Portuguesa, juntamente com outras organizações e constitui uma incubadora de empresas de base tecnológica, orientada para as áreas da bio-economia, alimentar, ambiente e saúde, entre outras.

Em termos de Ensino Superior e Formação Avançada pública, está localizada na AMP a Universidade do Porto (14 Faculdades) e o Instituto Politécnico do Porto (IPP) (inclui sete Escolas, seis na AMP) e a Escola Superior de Enfermagem do Porto. A Universidade do Porto agrega cerca de 31 mil estudantes, que frequentam 287 cursos de licenciatura, mestrado ou doutoramento; integra 60 unidades de investigação, entre os quais vários Laboratórios Associados (mais de 75% classificados com “excelente” ou “muito bom” na avaliação científica internacional da Fundação para a Ciência e Tecnologia); além disso, possui 23% da produção de artigos de topo indexados no *ISI Web of Science* e tem vindo progressivamente a submeter um maior número de patentes. O Instituto Politécnico do Porto (IPP), é o maior politécnico do país, conta com mais de 18 mil estudantes (2012) repartidos pelas Escolas do Politécnico do Porto. As escolas oferecem 70 Licenciaturas e 47 Mestrados, para além de vários cursos de especialização, nas áreas das Artes, da Engenharia e Tecnologia, da Educação, da Gestão e da Saúde. O IPP conta ainda com 21 centros de investigação distribuídos pelas escolas, sendo a instituição de ensino superior politécnico com mais unidades reconhecidas pela FCT. Na oferta privada destaca-se a Universidade Católica. O Centro Regional do Porto da UCP tem uma oferta formativa que conta com 11 Licenciaturas, 33 Mestrados, 9 Doutoramentos, 25 Pós-Graduações e 33 cursos de especialização orientados para a formação avançada, continua e para executivos, na qual se inclui dois MBA. Possui também 7 centros de investigação.

RECURSOS PARA A INOVAÇÃO E ESPECIALIZAÇÃO INTELIGENTE

A Área Metropolitana do Porto concentra especificidades e ativos distintivos em termos de conhecimento e inovação. Possui um leque diversificado de instituições que produzem conhecimento científico que abarca a totalidade dos principais Domínios Científicos, destacando-se a U.Porto e instituições ligadas ao seu ecossistema. As instituições de I&D da AMP produzem, fundamentalmente, conhecimento base analítico, mas o sintético e o simbólico encontram igualmente espaços de produção no seio destas instituições. As atividades baseadas no conhecimento base analítico mostram uma forte base de produção no domínio das ciências da saúde, seguido pelas ciências biológicas. As atividades que partem do conhecimento sintético, evidenciam uma concentração de recursos nas engenharias. O conhecimento simbólico, relacionado com o domínio das ciências sociais (arquitetura, estudos artísticos, ciências da comunicação), está também presente.

Em termos de produção de I&D+i, a AMP tem vindo a construir uma base institucional capaz de estruturar a organização de redes interativas, contribuindo claramente para a construção de uma rede de suporte à I&D+i à escala regional e nacional.

A escala internacional ainda é incipiente. A inovação em parcerias está estruturada em torno de um conjunto de áreas tecnológicas e sectores de aplicação. As áreas tecnológicas mais centrais na



SISTEMA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA COORDENAÇÃO SETORIAL E AS DIFERENTES ESCALAS

A experiência da AMP no que respeita à tomada de decisões no setor dos transportes caracteriza-se por uma clara falta de organização que radica na inexistência de hábitos de discussão e participação dos diferentes atores, estejam do lado da construção e gestão de infraestrutura, como do lado da produção de serviços de transportes. E é insipiente o papel dos municípios na gestão da mobilidade de pessoas.

A experiência da AMTP (Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto) ainda não é suficiente para fazer alterar este quadro e a falta de orçamento próprio impede um percurso mais rápido na assunção de responsabilidades, questão a que também não é alheia a não participação da generalidade dos municípios no financiamento do sistema, excepto no caso dos transportes escolares e em algumas redes embrionárias de transportes urbanos. Perante este cenário, acresce como inevitável a dificuldade de coordenação entre diferentes escalas de decisão – local, metropolitana e regional –, quando as diferentes componentes do sistema são mutuamente influentes.

A integração bilhética na AMP sofreu um impulso decisivo com a complexa organização do ANDANTE em que participam vários operadores de transportes (TIP). Este sistema tem resolvido alguns problemas de funcionamento, o que não significa que não possam existir ainda aspetos a melhorar e que eliminem inércia na captação de novos utentes.

Acresce ainda referir a fraca participação dos municípios da AMP em redes comunitárias de desenvolvimento de projetos-piloto na área da gestão da mobilidade, o que afasta as nossas cidades de tendências e experiências que ajudam a formatar a política europeia de mobilidade urbana.

Por último, uma referência específica à necessidade de a AMP e a Região Norte liderarem uma discussão/ debate a nível nacional (e da Euro região NP-Galiza) tendo em vista perceber qual a verdadeira prioridade para as economias nacional e peninsular em termos das linhas ferroviárias de altas prestações de passageiros a construir de novo.

rede de inovação da AMP são as TIC, a Engenharia Mecânica, a Tecnologia dos Materiais, as Tecnologias Agrárias e Alimentares, a Automação e a Robótica, a Electrónica e Instrumentação e Várias Áreas. Em termos de sectores de aplicação realçam-se a Saúde, as Máquinas Industriais, a Fabricação do Couro e do Calçado, a Indústria Agroalimentar os Transportes e a Logística.

As áreas tecnológicas que se cruzam com mais sectores de aplicação, no sistema de inovação da AMP, são as TIC, as Tecnologias dos Materiais, a Engenharia Mecânica e a Electrónica e Instrumentação, criando melhores condições para a inovação por fertilização cruzada entre sectores de aplicação. A Energia e a Fabricação de Couro e Calçado são os sectores de aplicação que se interligam com mais áreas tecnológicas, potenciando uma inovação sustentada na variedade relacionada entre áreas tecnológicas.

Estes trajetos em parceria devem ser incrementados nos próximos anos, reforçando a diversidade institucional, aumentando o nível de internacionalização das ligações e apostando numa rede mais multi-escalar. Apesar das redes de cooperação de I&D e de I&D+ envolverem atores de diferentes esferas, a relação da esfera empresarial com a esfera dos atores do sistema científico ainda aparece sub-representada, com consequências na capacidade absorção de conhecimento potenciador da inovação económica por parte das empresas.

Em termos institucionais nos últimos anos registaram-se grandes avanços em termos de cooperação. No entanto, continua a sentir-se uma forte fragmentação institucional e debilidades ao nível da afirmação das lideranças metropolitanas em matéria de desenvolvimento. A imagem da AMP (e da região) é pouco consistente e com fraca notoriedade em termos internacionais, não existindo grande capacidade de atração de investidores.

CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL

3.2

A AMP tem a dimensão ideal e as características geográficas essenciais para experimentar com sucesso o novo paradigma de crescimento sustentável assente numa economia mais eficiente na utilização dos recursos naturais e cumpridora das metas estabelecidas na estratégia Europa 2020, nomeadamente no que diz respeito: i) ao apoio para a transição para uma economia assente num baixo nível de emissões de carbono; ii) à promoção de uma maior adaptação às alterações climáticas e à prevenção dos riscos naturais que delas resultam; iii) à proteção do ambiente e à promoção de uma utilização sustentável dos recursos; iv) à promoção de transportes sustentáveis e à eliminação dos estrangulamentos nas principais infraestruturas da rede. Todavia, para concretizar esta viragem substantiva na sua estratégia de crescimento deveria instituir políticas, medidas e ações eficazes que ajudem a mudança para uma economia de baixo carbono, o conhecimento e, posteriormente, a intervenção ao nível da melhor adaptação às mudanças climáticas e à prevenção dos riscos naturais que lhe estarão associados, a proteção do ambiente e promoção do uso eficiente dos recursos naturais e, neste caso, a disseminação do uso de transportes sustentáveis.

CONDIÇÕES DE CONTEXTO

Esta constatação sobre a apetência especial da AMP para a concretização dos objetivos da Estratégia Europa 2020, resulta do facto de:

// Deter, há mais de um século, conhecimento sobre o comportamento dos vários elementos climáticos;

// Possuir evidências sobre a mortalidade, sobre morbilidade e outros danos e perdas resultantes de riscos de calor

e frio extremo, secas severas, precipitações intensas, ventos velozes, etc.;

// Existir investigação científica, com massa crítica suficiente, e projetos piloto para, incorporando a inovação tecnológica disponível, desenhar e acompanhar a concretização de medidas preventivas e mitigadoras dos diversos riscos associados às alterações climáticas;

// Ter mais de 10% do seu território ocupado por espaços de grande interesse para a conservação da natureza e da biodiversidade reconhecidos no Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC) e uma linha de costa com mais de 80 km talhada por praias de grande qualidade (>40 bandeiras azuis), com vários portos piscatórios (Póvoa do Varzim, Vila do Conde, Aguda, Espinho, etc.), e com um dos portos mais dinâmicos da Península Ibérica – o Porto de Leixões;

// Usufruir da presença de um importante curso de água regularizado e navegável – o rio Douro – em franca exploração turística valorizadora do ambiente, do património natural, paisagístico e cultural envolvente;

// Ter uma diversidade morfológica e uma posição geográfica que disponibiliza uma série de recursos naturais potenciadores da instalação de mais fontes de energia renovável – eólica, ondas, hídrica, biogás e biomassa vegetal – para além das já existentes;

// Existir uma mancha florestal e agro-florestal que ocupa mais de 70% do território, suscetível de aproveitamento plurifuncional, nomeadamente associando-a a diversos tipos de turismo e a atividades de valorização identitária, como são as dedicadas à visibilidade do património cultural, gastronómico, etc.;

// Ter um tecido empresarial consolidado, com valor acrescentado de ciência e tecnologia tanto na produção de energia a partir da biomassa vegetal, do vento, da luz solar, como na área das tecnologias da informação, como na área da saúde, da biotecnologia e da segurança alimentar;

// Albergar uma área intensamente urbanizada, polarizada pela 2ª mais importante cidade do país, mas que está muito consolidada e circunscrita a pouco mais de 20% do território metropolitano;

// Existir já uma rede rodoviária principal (IP e IC) que garante altas prestações na acessibilidade metropolitana interna e com o exterior.

PARA UM NOVO PARADIGMA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA AMP

A transição para uma nova etapa de crescimento na AMP que preserve os valores patrimoniais e naturais e seja pouco delapidadora do ecossistema, menos consumidora de energias não renováveis, menos geradora de desperdícios sólidos, líquidos e gasosos, e, ao mesmo tempo, promotora de mais qualidade de vida, bem estar e saúde para todos os seus residentes e visitantes, implica agir de modo muito determinado num conjunto de iniquidades que, apesar de muitas nem serem sequer percebidas, têm perturbado o sucesso das políticas de desenvolvimento. Dentre estas destacam-se:

// O extraordinário envelhecimento da pirâmide etária e em particular do número de idosos isolados em espaços urbanos impreparados para esta nova demografia;

// A grande diversidade nos padrões de qualidade de vida na

área metropolitana e a existência de territórios com elevada privação social, económica e ambiental e na acessibilidade à prestação de cuidados de saúde;

// O frágil aproveitamento das múltiplas funções dos espaços verdes – bio reguladores climáticos, sequestradores de carbono e de outros poluentes, bioindicadores da poluição atmosférica, valorizadores cénicos da paisagem, garante do equilíbrio do ecossistema e de habitats raros e/ou valiosos, etc. - retirando-os da maioria das áreas densamente urbanizadas e abandonados nos espaços agro-florestais;

// A grande fragmentação dos usos do solo, na envolvente da coroa metropolitana, e a grande conflitualidade de usos (residencial/ indústria/ agricultura/floresta), associam-se a níveis graves de contaminação dos solos, dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, provocada por focos muito diversos e dispersos, provenientes tanto da agricultura como da pecuária e da indústria;

// A intensificação de processos erosivos na orla costeira, em resultado da inúmera pressão antrópica e de diversas obras de artificialização da linha de costa;

// A redução das atividades agrícolas em consequência da desruralização acelerada e o elevado número de fogos florestais e a grande extensão de área ardida anualmente;

// A persistência de lacunas na oferta de serviços de abastecimento público de água, saneamento básico, tratamento de águas residuais, assim como na redução dos desperdícios, da recolha seletiva de resíduos sólidos urbanos e na sua valorização. As desigualdades profundas no acesso e no preço da água distribuída pela rede pública;

// A existência de consumos de energia elétrica ainda muito elevados, tanto para uso doméstico como industrial, e a presença de duas agências de energia, no Porto e em Vila Nova de Gaia, até agora pouco cooperantes entre si;

// A convivência de vários sistemas de gestão de resíduos com políticas de serviços e de preços ainda pouco harmonizadas e a existência de alguns passivos ambientais que ainda não foram resolvidos (minas abandonadas, lixeiras clandestinas, sucatas, etc.);

// A ocorrência de níveis persistentes de COx, NOx e PM10 acima dos valores limite estabelecidos pela UE registados numa rede que, apesar de preencher os requisitos legais, subestima a degradação da qualidade do ar provocada pelo modo de vida urbano;

// A inexistência de um Sistema de Informação que facilite a análise e o apoio à gestão territorial AMP.

SISTEMA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA

AS MEGAINFRAESTRUTURAS DE CONECTIVIDADES COM O EXTERIOR

A AMP insere-se no cordão atlântico da Península Ibérica e desempenha, no contexto regional, um papel fulcral na economia do eixo Setúbal-Lisboa-Porto-Corunha. Este eixo relaciona-se preferencialmente com o interior da Península - Região de Madrid e eixos Barcelona-Valência e Cantábria-País Basco -, mas também com o exterior da Península através dos modos rodoviário, portuário e aeroportuário. O recente crescimento das exportações tem na região um motor de importância nacional que se relaciona com a UE e também, de forma crescente, com economias extracomunitárias. Do ponto de vista do sistema de transportes e logística, a AMP conta com um conjunto de megainfraestruturas de grande importância nacional e com relevância à escala peninsular.

AEROPORTO INTERNACIONAL

O Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro apresentou na última década um forte crescimento no tráfego de passageiros e de mercadorias em resultado do impulso dado por um conjunto de intervenções e fatores convergentes. Entre 2001 e 2011, o tráfego de passageiros cresceu mais de 11% ao ano, tendo batido nesse ano os 6 milhões de passageiros. No que respeita ao tráfego aéreo de mercadorias é de salientar uma variação apreciável entre 1998 e 2011 e, no atual contexto de retração económica e tímida retoma, o aeroporto poderá estabilizar o seu movimento de mercadorias nas 35 mil ton./ano, mantendo-se uma referência, o máximo de 41 mil ton./ano movimetado em 2000.

PORTO MARÍTIMO

A evolução recente do tráfego internacional de mercadorias por contentores (e que já representa 97% da capacidade limite instalada de 650 mil TEUS/ ano) impõe ao Porto de Leixões uma preocupação crescente do ponto de vista do possível esgotamento dessa capacidade. Outros projetos estruturantes deverão garantir um forte posicionamento do Porto de Leixões no litoral norte peninsular. Com acréscimo verificado nas ligações transatlânticas e tendência para aumento da dimensão média dos navios, o Porto de Leixões saberá por certo conciliar a sua posição intercontinental com os desafios que se colocam ao nível europeu, designadamente com o incremento do 'tráfego marítimo de curta distância' no âmbito da consolidação das designadas 'autoestadas do mar'.



LOGÍSTICA METROPOLITANA E URBANA

A infraestrutura da atividade logística na AMP, seja a de distribuição à produção como ao consumo, assenta em operadores que se foram dotando de instalações próprias espalhadas por áreas (baldios logísticos) aglutinadas principalmente pelo Porto de Leixões, pelo Terminal TER-TIR e pelo Aeroporto e a sul do Douro, na fixação de operadores rodoviários no eixo dos Carvalhos (EN1) consolidou também uma 'área logística' na Rechousa/ Boavista da Estrada. Tal como a construção de um terminal multimodal rodo ferroviário no Campo, em Valongo, consolidou uma potencial tendência para a expansão de atividades logísticas. De invocar ainda a logística associada ao Vinho do Porto que mantém as Caves de Gaia como um dos principais centros de atividade.

Do ponto de vista da criação de plataformas logísticas de iniciativa pública capazes de gerarem uma apreciável concentração de operadores, proporcionando-lhes serviços avançados e algumas economias de escala, as últimas décadas demonstraram uma notória incapacidade/ vontade de afetação de recursos. O défice de pensamento estratégico em termos do desenvolvimento da logística urbana e metropolitana e a falta de infraestruturas públicas, significa que as 'áreas logísticas' do sistema metropolitano estão incapazes de oferecer sinergias importantes em termos de serviços comuns a empresas que, pela natureza da sua atividade, operam com margens muito apertadas.

REDE RODOVIÁRIA ESTRUTURANTE

A rede rodoviária nacional na AMP integra os grandes corredores das ligações europeias em geral e das grandes ligações peninsulares. Apesar dos problemas de atravessamento norte-sul, o IP1 garante uma boa amarração da área metropolitana no corredor litoral entre Setúbal e Corunha, eixo a partir do qual se estabelecem as grandes ligações com o centro da península/ europa: IP5 para Madrid a partir de Aveiro e os IP4 e IC5 para o corredor Benavente/ Palência/ Valladolid/ Irun. A rede rodoviária estruturante está estabilizada e permitirá manter um padrão de ligações de alto nível nas próximas duas a três décadas, resolvidos que estejam estrangulamentos pontuais.

REDES FERROVIÁRIAS CONVENCIONAL E DE ALTAS PRESTAÇÕES

A rede ferroviária convencional já não garante para a AMP o mesmo nível de articulação que representa a rede rodoviária. As ligações com o exterior assentam exclusivamente na Linha do Norte – eixo Porto/ Lisboa/ Algarve – ao qual liga o eixo Aveiro/ Vilar Formoso/ Valladolid/ Irun. É evidente a sobrelotação da Linha do Norte, o que impede a redução dos tempos de viagem entre Lisboa e Porto, assim como o aumento da cota do transporte ferroviário de mercadorias no corredor litoral. Os investimentos nas Linhas do Norte, Minho e Douro não estão completados pelo que existem estrangulamentos e debilidades de serviços que afetam a AMP. No caso do troço entre Ovar, Espinho e Gaia e do troço entre Campanhã e Erme-sinde, existem problemas de estrangulamento da infraestrutura; por outro lado, falta alargar o serviço dos suburbanos à Régua (Douro) e a Barcelos/ Viana do Castelo (Minho), potenciando a centralidade da AMP no contexto regional.

O DOURO NAVEGÁVEL

No centro da AMP reside ainda o troço final da Via Navegável do Douro (VND), cuja importância turística tem sido decisiva para a consolidação das marcas turísticas Porto/ Gaia e Douro. Sendo certo que a sua conceção inicial estava sobretudo associada ao transporte de mercadorias, a verdade é que esta componente tem hoje um peso insignificante no atual tráfego fluvial. A importância deste corredor fluvial aumentará com a concretização de obras pontuais de correção do traçado geométrico, aprofundamento de canal e aumento da segurança da navegação; e ainda com intervenções complementares nas eclusas que permitirão ultrapassar alguma obsolescência técnica, logística e funcional. A recente criação de um cais para barcos fluviais associado ao cais de cruzeiros de Leixões deverá vir a dar um novo fôlego ao mercado turístico, aumentando a diversidade da oferta e a valorização do seu troço final no território da AMP, sendo certo que no tramo final da via fluvial está esgotada a capacidade para atracação de mais barcos hotel.

CONECTIVIDADES INTRAMETROPOLITANAS E REGIONAIS

REDE FERROVIÁRIA CONVENCIONAL

Após fortes investimentos realizados na década de 90 do século passado, a ferrovia convencional passou a permitir estruturar um serviço 'urbano' de articulação e consolidação de uma estrutura policêntrica de cidades, desde Aveiro, Paredes/ Penafiel a Guimarães e Braga. A estruturação desse serviço, independentemente da existência ou não de políticas complementares de incentivo à transferência modal carro-comboio, foi de extrema importância para a mobilidade da população à escala do arco metropolitano, fator altamente positivo para o desenvolvimento e valorização da identidade das próprias cidades, designadamente do Porto. E será por certo uma condição essencial ao crescimento do turismo interno e externo na região.

É ainda de referir os baixos indicadores de mobilidade na sub-região do EDV, questão que justifica intervenções de melhoria do serviço e estudos mais completos de viabilidade da integração da Linha do Vouga, entre Espinho e Oliveira de Azeméis, na rede ferroviária convencional, à semelhança do que foi realizado na Linha de Guimarães (com mudança de bitola).

REDE RODOVIÁRIA PRINCIPAL

A área metropolitana é atualmente servida por uma rede rodoviária principal (IP e IC) de grande densidade e âmbito de cobertura. A estrutura rodoviária metropolitana a norte do Porto garante um equilibrado (e folgado) funcionamento para o tráfego comercial associado às funções transporte/ logística de abastecimento da produção, do consumo e do escoamento para mercados externos, relativamente ao potencial industrial instalado a norte do rio Douro. A sul do rio Douro a estrutura rodoviária metropolitana apresenta contornos menos claros, não sendo tão bem implantada a malha de distribuição e respetiva cobertura territorial.

Trata-se de um sistema rodoviário metropolitano ainda com disfunções e estrangulamentos que não foram resolvidos. São as seguintes as principais debilidades no sistema rodoviário principal de escala metropolitana, que só não representam

ruptura porque a pressão de tráfego sofreu um grande declínio nos últimos anos:

// Excesso de tráfego de atravessamento no sistema Santo Ovídio/ Ponte da Arrábida/ Porto de Leixões, com congestionamentos acentuados na VCI para ambos os lados do nó de Francos, Via Rápida e A29 até Leça;

// Esgotamento de capacidade do nó do Conde Ferreira da VCI com a A3 a que se associam dificuldades de tráfego na VCI/ IP1 (velocidade, segurança e poluição automóvel), mais acentuadas no troço entre esse nó e a Ponte do Freixo;

// Esgotamento de capacidade no túnel de Águas Santas do IP4, sendo que a CREP (IC24) entre Campo e Picoto apenas poderá desviar um tráfego residual entre a parte sul do Vale do Sousa e o sul do país, não contribuindo por isso para a resolução deste problema;

// Sobrecarga de tráfego no eixo Maia-Trofa-Famalicão da EN14 impedindo maior dinamismo económico a esse sector/ eixo da AMP, dado que a própria A3 não constitui uma real alternativa ao troço Maia-Trofa, cenário que poderá consubstanciar a necessidade de atribuição a esta ligação do estatuto de 'Itinerário Complementar', independentemente do tipo de estrada que vier a ser escolhido;

// Sobrecarga de tráfego na ligação entre Santa Maria da Feira (IP1) e S. João da Madeira (IC2) e para a qual a nova ligação para norte do IC2 até Gaia (A32) pouco terá adiantado na medida em que constitui um percurso menos direto e taxado no acesso ao núcleo central da AMP.

Caso distinto é o acesso à sede do concelho de Arouca cuja ligação nova diretamente a Santa Maria da Feira está parcialmente realizada, sendo a sua conclusão essencial ao desencravamento deste concelho no que respeita à sua acessibilidade ao núcleo central da AMP. Este estrangulamento (insuficiente acessibilidade), sendo de natureza distinta dos restantes (congestionamento), constitui uma clara prioridade a resolver no atual horizonte de programação.

Acresce, ainda a atual dificuldade de acesso à Zona Empresarial Maia II a partir da rede nacional (IP1 e IC24), onde está prevista a localização da Plataforma Logística Maia/ Trofa e o Parque Millenium, infraestruturas que deverão crescer à atividade industrial e logística já existente nessa zona, assim como ao Aeródromo do Vilar da Luz que poderá vir a desempenhar algum papel no setor logístico e de apoio a centros tecnológicos e de inovação no setor de aeronáutica.

REDE RODOVIÁRIA SECUNDÁRIA

Diferente questão – a da rede intermédia – respeita à acessibilidade entre a rede nacional abordada e a rede municipal local, ou seja, o conjunto de antigas EN e vias municipais principais que estabelecem essa interface entre os dois níveis extremos da rede rodoviária. Sendo uma rede não estruturada (no seu conjunto) em termos de planeamento/ projeto integrado (resultante desse planeamento), sobram intervenções casuísticas. Pelo que esta rede debate-se agora com o sério problema da sobrecarga de tráfego decorrente da generalização da taxação na rede nacional. Com a agravante de alguns troços das EN terem sido entretanto desclassificados, como se fosse possível algum dia criar uma “segunda” rede intermédia de estradas integralmente novas (inexistência de alternativas!), paralela à principal, com um nível intermédio entre a rede de autoestradas taxadas e a rede das velhas estradas. Tudo aponta para que essa rede intermédia tenha de ser profundamente estudada em termos do seu efetivo papel de intermediação entre a rede nacional e as redes locais.

REDE FERROVIÁRIA LIGEIRA – METRO DE SUPERFÍCIE

A rede metro tem atualmente 67 km de extensão, 82 estações e transportou, em 2012, 54,5 milhões de passageiros. O percurso médio por passageiro é de 5,18 km. O total de utilizadores representa 54% das validações do ANDANTE; 81% das validações ocorrem no núcleo central da rede. É ainda de salientar que a rede de metro oferece 3 572 lugares de ‘P+R’ com integração bilhética e a Interface da Casa da Música tem uma gestão integrada rodo-metro com linhas internacionais de autocarros. No caso dos extremos das Linhas de Gondomar e de Matosinhos estará a ocorrer uma grande desproporção entre investimento realizado e taxa de ocupação efetivamente conseguida, que é inferior a 5%. É pois clara a necessidade de os municípios servidos pela atual rede metro desencadear todos os esforços no sentido de desenvolverem políticas de transportes e urbanismo que conduzam ao aumento da procura, caso contrário será muito difícil equacionar a expansão da rede de metro. Neste particular, muito haverá a fazer em termos de gestão dos espaços-canal nos centros das cidades e em termos de gestão do estacionamento.

MOBILIDADE METROPOLITANA

EVOLUÇÃO DO PADRÃO DE MOBILIDADE DA POPULAÇÃO

Após fortes investimentos realizados no sistema de transportes – infraestruturas rodo e ferroviárias e novos serviços de transportes público (suburbanos e metro) – não é hoje claro o seu efeito sobre o padrão de mobilidade da população, pela simples razão de que não houve capacidade financeira/ vontade para levar a cabo o inquérito à mobilidade na AMP, uma década após o realizado pelo INE/ DGTT. Esta lacuna é inultrapassável e impede o prosseguimento de um pensamento estratégico sobre a evolução futura do sistema de transportes na AMP, assim como sobre as prioridades a definir para o investimento público e para as políticas urbanas a seguir.

ESTACIONAMENTO E MODOS SUAVES

Em síntese, poderá dizer-se que o estacionamento nas cidades da AMP sofre em geral das seguintes insuficiências: (a) estacionamento de ‘longa duração’ (residentes e emprego) ocupando a rua (mesmo quando taxada) e o estacionamento ocasional/ cargas-descargas em 2ª fila (porta-a-porta automóvel); (b) estacionamento de ‘curta duração’ (de apoio às atividades/ comércio) muito caro porque remetido para parques em vez de estar perto e na rua; (c) não há políticas de estacionamento para residentes que procurem baixar a taxa de utilização automóvel; (d) o estacionamento de emprego pode crescer (há espaço nas ruas por diminuição de tráfego) e isso constitui concorrência ao metro (que também decresce em passageiros).

INTERFACES DE TRANSPORTES

Do ponto de vista das principais interfaces multimodais de transportes mantém-se o princípio da gestão/ construção atribuída a cada operador ou detentor de infraestrutura, caso das estações rodoviárias de passageiros municipais. Essa realidade conduz a que, sem expansão das respetivas redes/ serviços, não sejam equacionadas novas interfaces de importância metropolitana, até porque também não serão os municípios, individualmente, a promover infraestruturas que interessam a diferentes modos de transportes. Principalmente novas interfaces de tipo ‘P+R’ capazes de aumentarem a dissuasão da entrada automóvel (fundamentalmente viagens pendulares) nas áreas mais pressionadas das cidades servidas por metro ou comboio.

CRESCIMENTO INCLUSIVO

3.3



O crescimento inclusivo, na aceção atribuída pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, assume-se como um padrão de crescimento sustentável que gera novas oportunidades produtivas, constituindo uma prioridade âncora da Estratégia Europeia 2020. A inclusão social – dimensão chave e expressão alternativa nas abordagens do crescimento inclusivo – assume uma extrema e reconhecida importância para a participação ativa das populações nos processos de mudança, para o desenvolvimento dos indivíduos e das organizações e para a competitividade e coesão dos territórios.

A abordagem do crescimento inclusivo na AMP nesta avaliação territorial considerou um conjunto de seis grandes domínios de análise, identificados como essenciais para que todos e todas possam participar do processo de crescimento económico e partilharem os seus benefícios. As conclusões obtidas traduzem uma diversidade de problemas e desafios que se manifestam nas dimensões económica, geracional, social, cultural e territorial e que exigem reflexão e intervenção eficaz nos planos institucional e empresarial, cívico e político.

POBREZA E EXCLUSÃO SOCIAL

A taxa de risco de pobreza e exclusão social é superior à média da UE27 e, apesar da evolução positiva verificada na última década no País, a expressão das situações de emergência social, o despoletar de novas formas de pobreza, a manutenção de um número relevante de pessoas em privação material (cerca de 151 mil pessoas em 2012 na AMP numa estimativa nossa com base em dados do INE), a persistência de taxas não residuais de analfabetismo e, ainda, a constância de expressivos focos de exclusão social, nomeadamente em bairros dos concelhos mais urbanos, indiciam a presença de fortes tensões ao nível da coesão social interna e problemas de competitividade territorial. A segregação urbana e a consequente polarização social têm vindo a ser particularmente evidentes nos concelhos do Porto, Vila Nova de Gaia, Matosinhos ou Gondomar, segundo a perspetiva dos atores-chave contactados na AMP.

A realidade da AMP no que respeita às pessoas em risco de pobreza e exclusão social é diversa, colocando importantes e sérios desafios ao nível da contextualização de intervenções, da concertação de atores, da gestão do conhecimento e, em síntese, da inovação social.

O conjunto de vulnerabilidades identificadas assume toda a pertinência em termos de estratégia de intervenção, na justa medida em que a UE definiu como meta no quadro da UE2020, a redução em 20 milhões do número de pessoas em risco de pobreza e exclusão social no contexto da União Europeia, indicando a necessidade de redução de 200 mil pessoas, nas mesmas circunstâncias, em Portugal.

O aumento do número de população sem-abrigo nos centros urbanos de maior dimensão, a duplicação das vulnerabilidades das famílias de baixos rendimentos, nomeadamente das famílias monoparentais, face a situações de risco de pobreza e à capacidade de enfrentar o endividamento bem como o aumento acelerado e recente da privação material das famílias, têm contribuído em conjunto para engrossar o caudal da chamada “pobreza envergonhada”. A presença de baixos níveis de participação cultural e associativa da população da AMP associados

à emergência de novas formas de pobreza e à ainda débil e pouco eficaz resposta do tecido institucional, são também condições favoráveis a uma reprodução geracional da pobreza e da exclusão. Sendo o fenómeno da pobreza e da exclusão social multifacetado, torna-se necessário considerar uma pluralidade de indicadores que caracterizam a complexidade do problema em análise.

Consideramos pois, que a inclusão social exigirá uma intervenção holística que passará pelo emprego, pela educação, pela habitação, pela proteção social e inovação, exigindo projetos de recorte setorial e multisectorial.

Contudo, é de relevar que pontuam no território metropolitano focos de inovação social, de empreendedorismo social e dinâmicas de articulação de intervenções, decorrentes, nomeadamente, do lançamento e desenvolvimento, no passado recente, do Projeto “Empreendedorismo Social na AMP”, da iniciativa da AMP e, também, do funcionamento das Redes Sociais concelhias cujos agentes foram capacitados e envolvidos no referido projeto. O caminho iniciado na concertação de estratégias e na capacitação técnica das equipas, na divulgação de informação, roteiros e boas práticas e, entre outros, na disseminação do empreendedorismo social, convive, contudo, com o carácter assistencialista das intervenções, ainda predominante. A existência de públicos carenciados e a descoberto de intervenções e, sobretudo, a margem de progresso, identificada e desejada, na eficácia da cooperação entre atores, exige que se ultrapassem as lógicas atomizadas de intervenção.

EDUCAÇÃO

Tal como na área da pobreza e exclusão social, também no que respeita aos indicadores da educação, a evolução bastante positiva verificada nas taxas de escolarização, abandono e insucesso na última década na AMP, não deve permitir desvalorizar a persistência de relevantes problemas no acesso aos benefícios da educação na AMP e, fundamentalmente, a presença e, nalguns casos, agravamento, de disparidades intra território metropolitano e intra concelho.

Verificam-se, de facto, relevantes disparidades intra AMP, em matéria de indicadores de educação (taxas de escolarização, abandono e insucesso, entre outros) que poderão comprometer a sua coesão interna. Adicionalmente, e enquanto área metropolitana com um papel polarizador no contexto regional e nacional, a AMP apresenta níveis de escolarização da sua população residente, nomeadamente ao nível do ensino superior, bastante inferiores à congénere AML.

No ano letivo 2012/2013, na Região Norte, existiam 49 territórios educativos de intervenção prioritária (TEIP), sendo que 45% (22) se situavam na Área Metropolitana do Porto, situação que evidencia a existência de fortes desafios no campo da educação, da escolarização e do sucesso educativo. De acordo com estudos diversos, os projetos desenvolvidos nestes TEIP têm tido impacto na melhoria das aprendizagens e no combate ao insucesso escolar e reforçam a importância das intervenções locais, devidamente contextualizadas e integradas. Também a Associação Empresários pela Inclusão (EPIS) desenvolve projetos em escolas da AMP, importando destacar as metodologias inovadoras de intervenção junto dos jovens e comunidade educativa.

Importa contudo sinalizar que o abandono escolar precoce na

intervenções contextualizadas e eficazes. Um sinal da importância desta questão e, nomeadamente dos seus impactos na exclusão social e no acesso à aprendizagem ao longo da vida, é a meta europeia definida para o Abandono Escolar Precoce – 10% - cujo indicador é definido como a “% de população entre os 18 e 24 anos que não estuda e tem no máximo o 9º ano de escolaridade”. Apesar da evolução positiva deste indicador nas últimas duas décadas, e à semelhança do que ocorreu, em média, para o conjunto dos indicadores de educação e escolarização, na AMP, em 2011, cerca de 24 em cada 100 jovens (23,8%) com idade entre 18 e 24 anos tinha, no máximo, o 9º ano de escolaridade e não frequentava o sistema de ensino. Este valor, semelhante ao verificado para o conjunto da Região Norte, está acima da média nacional de 22,1% e é bastante superior ao valor verificado na AML, que se cifra nos 18,8% (INE, 2011).

Num passado recente, as análises, reflexões e atividades desenvolvidas no âmbito do projeto “Elaboração, desenvolvimento e avaliação de projetos educativos municipais e de projeto educativo metropolitano”, da iniciativa da AMP, permitiram elaborar e aprovar projetos educativos municipais. Adicionalmente, permitiram equacionar e concretizar estratégias e ações orientadas para a promoção do sucesso educativo, para o reforço da coerência das redes de equipamentos e ofertas, para a cooperação entre a comunidade educativa e, entre outros, para a necessidade de reforçar a coerência da ação educativa no quadro de uma estratégia metropolitana. Urge pois, consolidar estas dinâmicas, alargando o seu âmbito de incidência no quadro de uma estratégia metropolitana de promoção do sucesso educativo, das competências e da aprendizagem ao longo da vida.

EMPREGO

Relativamente ao emprego, a meta europeia definida para a taxa de emprego da população entre 20-64 anos, é de 75%, fixando-se assim como objetivo para 2020 que 3/4 da população residente com idade compreendida entre 20-64 anos esteja empregada. Este “valor meta” é ainda significativamente superior ao valor encontrado para a taxa de emprego em 2011 na AMP (64,5%), na região Norte (cerca de 65%) e também no conjunto do País (69,1%), segundo dados do INE. Deste modo, no território em estudo, o esforço de redução do desemprego e de captação para o mercado de trabalho de desencorajados e inativos terá de ser forte e, considerando o objetivo de cumprimento da meta, mais intenso do que no conjunto do País. De facto, a AMP registou perdas significativas de emprego nos últimos 5/6 anos, o que coloca questões e interrogações sobre a continuidade e perfil da sua (tradicional) vitalidade económica e empresarial. O índice de dependência, medido pela relação entre população inativa e ativa sem emprego e a população empregada, era ainda, em 2011, comparativamente favorável, face ao contexto nacional, mas situava-se em 95%. Reformados, desempregados e estudantes são, por esta ordem, os grupos sociais mais relevantes no conjunto da população residente não empregada. Os baixos níveis de qualificação e a ausência desta são, ainda, problemas nacionais, regionais e concelhios com expressão e com implicações na empregabilidade, na produtividade, na competitividade e na inclusão social. Podemos constatar que a AMP não se afasta muito do cenário apresentado pelo contexto

nacional e pela AML no que se refere à percentagem de trabalhadores não qualificados no total da população residente. Em 2011, a AMP regista uma proporção de 5,62% de trabalhadores não qualificados no total de residentes na AMP, enquanto a média portuguesa atinge os 5,98%, a AML 5,56% e o Norte de Portugal 5,87%. Dentro da AMP, apenas sete dos seus concelhos exibem valores abaixo dos 5,62%.

Também na AMP, o desemprego é um fenómeno que traduz múltiplas realidades sociais e problemas diferenciados, sugerindo a oportunidade e a relevância de reflexões e intervenções em torno da inovação social. Este é também o problema que mais preocupa os atores e instituições da AMP que operam nas áreas da inclusão social. Na AMP, que apresentava um valor médio da taxa de desemprego superior (14,5%, INE 2011) ao verificado no País (13,2%, INE, 2011), o desemprego feminino, o desemprego jovem e o desemprego de longa duração, assumem contornos particularmente e comparativamente relevantes.

ENVELHECIMENTO

O isolamento, nomeadamente dos idosos, constitui uma problemática central nos desafios do crescimento inclusivo. Pese embora algum dinamismo de uma rede importante de atores de suporte e de apoio social, designadamente nas áreas da infância, da deficiência e da terceira idade e de um relevante conhecimento e capacidade técnica de intervenção social, verifica-se um aumento do número de indivíduos a viver sós e consequente ocorrência de fenómenos de solidão e de envelhecimento desprotegido. Face à dimensão destes problemas, revelam-se insuficientes as intervenções específicas e integradas, verificando-se ainda o retraimento de algumas redes de solidariedade local designadamente nos concelhos mais urbanos e de maior dimensão, particularmente sob efeitos do envelhecimento e da não renovação geracional das vizinhanças.

INCLUSÃO SOCIAL ANCORADA NOS RECURSOS LOCAIS

Neste contexto, e dadas a natureza e a amplitude de desafios que encerra a inclusão social, é fundamental assumir que as assimetrias económicas, sociais e territoriais (intra AMP e intra concelhos) necessitam de respostas diferenciadas no quadro de uma estratégia metropolitana de coesão, sustentabilidade e competitividade. Assim, a escassez de recursos deve ditar uma lógica de intervenção atenta ao local que mobilize competências técnicas e políticas presentes nos territórios, que valorize a concertação de ações, o trabalho em rede, a inovação nos processos e nas respostas, as apostas na qualificação e competências e o empreendedorismo social.

Apoiar política, técnica e financeiramente soluções ancoradas nos contextos e orientadas para a intervenção nas causas dos problemas (educativos, de emprego, de empregabilidade, de pobreza, socioculturais e de exclusão), apostar na capacitação das lideranças de projetos e de instituições e mobilizar competências diferenciadas para objetivos comuns de coesão e sustentabilidade, parecem ser desafios globais e críticos para a qualidade, a sustentabilidade e a eficácia de uma estratégia metropolitana para o crescimento inclusivo.

SISTEMA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA TRANSPORTES EM ZONAS DE BAIXA DENSIDADE DE PROCURA

Um dos mais importantes estrangulamentos ao desenvolvimento de um sistema de transportes equilibrado e financeiramente sustentável reside no (inexplicável) atraso na definição do quadro legal de enquadramento dos transportes em zonas de baixa densidade de procura, questão que também interessa à AMP dadas as características de uma boa parte dos seus territórios mais afastados do núcleo central.

Esta é pois uma prioridade indiscutível para a RN e para a AMP, até porque a reorganização dos transportes públicos em moldes mais flexíveis e com menos custos para os operadores terá necessariamente que se fazer em sinergia com a organização/financiamento dos transportes escolares especiais. E esta questão é especialmente relevante porque pode gerar poupança para os orçamentos municipais, com aumento do grau de cobertura do transporte público em zonas desfavorecidas e sujeitas à contração dos próprios serviços e equipamentos públicos de apoio. Por outro lado, os operadores privados também deverão poder aumentar os seus nichos de mercado com novos serviços e com custos de operação compatíveis com a débil procura.

TRANSPORTES ESCOLARES ESPECIAIS

Não existindo dados concretos tratados sobre os gastos municipais no transporte escolar especial, admite-se que esse valor possa ser próximo do de outros casos estudados e que rondam os 1 500 euros/ aluno e por ano.

A racionalização do parque escolar deverá fazer aumentar esta despesa pública, pelo que será de todo conveniente que se equacione este segmento de transporte no âmbito da organização de transportes flexíveis. O resultado deverá ser, por um lado, uma maior integração das soluções de transporte escolar especial no âmbito dos operadores profissionais que assim verão aumentar a procura e, por outro lado, um alargamento dos benefícios das soluções disponibilizadas para o transporte escolar às necessidades não regulares da restante população, contrariando a desertificação populacional das zonas mais periféricas da AMP.

DIMINUIÇÃO DA POPULAÇÃO “NÃO MÓVEL” E SERVIÇOS DOMICILIÁRIOS

É principalmente nestas zonas que a percentagem de população não móvel apresenta valores inaceitáveis considerando-se a mobilidade como um direito associado à qualidade de vida de uma comunidade. Segundo o Inquérito à Mobilidade (INE/ DGTT, 2000), 24% da população nos 9 concelhos da então AMP (Grande Porto) não faziam deslocações, valor que no EDV subia para os 33%. Considerando a possibilidade de este valor ter decrescido consideravelmente por evolução do sistema de transportes (oferta), a verdade é que a crise económica e as altíssimas taxas de desemprego devem ter feito regredir este indicador nos últimos anos. Ora o desenvolvimento de soluções mais flexíveis do lado da oferta deverão permitir aumentar a mobilidade em zonas rurais ou periurbanas de baixa densidade, mesmo que venham a aumentar o número e o tipo de serviços domiciliários correspondendo à tendência de racionalização (encerramento) dos serviços fixos no território.

ANÁLISE SWOT4.

No seguimento da avaliação territorial desenvolvida no âmbito das análises aos Crescimentos Inteligente, Sustentável e Inclusivo detalhadamente explanadas, interessa proceder a uma sistematização da informação e à apresentação da reflexão global, entretanto realizada.

Para tal, procedeu-se à elaboração da análise SWOT para a Área Metropolitana do Porto, a qual combina dois níveis de análise tidos como essenciais, concretamente:

Uma análise ao seu ambiente interno, centrada nos seguintes fatores:

// As Forças essenciais a valorizar;

// As Fraquezas a minimizar ou contrariar.

Uma análise ao ambiente externo, identificando:

// As tendências que se perfilam como Oportunidades;

// As tendências que se perfilam como Ameaças.

Os elementos que se destacam são então apresentados seguidamente:

FORÇAS

// Considerável capacidade das instituições de I&D da AMP para captarem fundos e liderarem projetos apoiados pelo sistema nacional de financiamento da investigação científica (75% das unidades de investigação avaliadas internacionalmente com “muito bom” ou excelente);

// Presença de alguns centros de I&D universitários e de interface liderando redes de investigação básica e aplicada a nível internacional (nomeadamente nas áreas da saúde e engenharia);

// Presença de indivíduos com perfil de “brokers” intersetoriais, nomeadamente no seio dos interfaces universidade-empresa;

// Fácil acesso a Recursos Humanos e a qualificações avançadas em diversas áreas do saber;

// Apesar de ainda seletivas, crescentes rotinas de cooperação e relacionamento entre universidades e a base empresarial (quer por via de *spin-offs* quer por via de incorporação de tecnologia, conhecimento e design em setores tradicionais), sendo de sinalizar a existência de parcerias exemplares em alguns setores (ex: calçado, saúde, mobilidade elétrica, ...);

// Presença de empresas de dimensão considerável e de forte perfil exportador, de capitais nacionais e com estratégias empresariais fortemente avançadas e líderes de setor;

// Dotação bastante considerável de infraestruturas de apoio à base económica (parques empresariais, incubadoras de empresas, etc.) e centros tecnológicos de apoio à base industrial, com forte tradição;

// Existência de sistema de transporte e logística de escala peninsular (porto de mar, aeroporto internacional);

// Melhorias ao nível da conectividade internacional (voos *low-cost* e expansão do aeroporto e do terminal de cruzeiros do Porto de Leixões), bem como das acessibilidades intra-regionais (rede viária e navegabilidade do Douro);

// Escala populacional relevante a nível europeu;

// Presença de amenidades avançadas em diferentes domínios relevantes para a qualidade de vida e para a competitividade urbana (cultura, lazer, saúde, educação);

// Existência na AMP de massa crítica no âmbito da investigação científica e da inovação tecnológica para acompanhar a imple-

mentação de medidas preventivas e mitigadoras dos diversos riscos associados às alterações climáticas;

// Diversidade e a extensão do território (mais de 10%), ocupados por espaços de grande interesse para a conservação da natureza e da biodiversidade reconhecidos no Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC);

// Presença de uma linha de costa com mais de 80 km talhada por praias de grande qualidade (>40 bandeiras azuis), com vários portos piscatórios (Póvoa do Varzim, Vila do Conde, Aguda, Espinho, etc.), e com um dos portos mais dinâmicos da Península Ibérica – o Porto de Leixões;

// Presença de um importante curso de água regularizado e navegável – o rio Douro – em franca exploração turística valorizadora do património natural, paisagístico e cultural envolvente;

// Existência de bons exemplos de investimentos de iniciativa totalmente privada no negócio da produção de energia a partir da biomassa vegetal, com potencial efeito de demonstração e de incentivo para outros investidores;

// Presença de uma área intensamente urbanizada, que ocupa pouco mais de 20% do território metropolitano mas que está muito consolidada em torno do Porto, cuja dimensão permite os ganhos de escala necessários para a implementação de políticas, ações e projetos com vista a uma maior eficiência energética, uma economia menos delapidadora de recursos naturais e uma melhor qualidade do ambiente;

// Existência na AMP de inúmeros recursos naturais potenciadores da instalação de mais fontes de energia renovável – eólica, ondas, hídrica, biogás e biomassa vegetal – para além das já existentes;

// Uma rede rodoviária principal (IP e IC) que garante altas prestações na acessibilidade metropolitana interna e com o exterior, apesar de alguns estrangulamentos muito pontuais de difícil resolução;

// Existência de uma rede de metro de superfície que consolida um modelo policêntrico para a margem norte da AMP, articulando as principais cidades com o aeroporto e com as principais gares ferroviárias;

// Existência do Sistema ANDANTE, que promove a intermodalidade por via da integração bilhética entre diferentes operadores de diversos modos e meios de transportes;

// Presença de indicadores demográficos que apontam para a existência de níveis de envelhecimento da população relativamente menores que o verificado no conjunto do País, região do Norte e AML.

// Evolução positiva, nos anos mais recentes, dos níveis de escolarização da população residente no conjunto da AMP, com alguns concelhos a assumirem um peso superior ao valor médio da AMP, e nalguns casos ao do País, de população residente entre 30-34 anos com ensino superior.

// Posição relativamente mais favorável, quando comparado com o País e com a AML, no que respeita ao índice de dependência dos inativos e dos ativos sem emprego em relação à população empregada (95,1%);

// Persistência de redes locais de solidariedade, de familiaridade e de vizinhança possibilitadoras de enraizamento social, económico e comunitário, designadamente em contextos mais rurais e peri-urbanos da AMP;

// Existência de iniciativas interessantes de intervenção assentes na inovação social, designadamente no tocante às artes performativas e a novas modalidades de agricultura biológica;

// Presença no quadro da AMP e por comparação com o território nacional e AML de menores gastos com habitação em virtude do mercado não ser tão competitivo;

// Evidência dos primeiros frutos de programas integrados de intervenção social, designadamente, a Rede Social;

// Existência de actores e programas de intervenção que associam a integração económica à integração social, designadamente no âmbito de iniciativas de economia social de pequena dimensão por toda a AMP;

// Dinamismo de uma rede de atores de suporte e de apoio social importante, designadamente nas áreas da infância, da deficiência e da terceira idade;

// Relevante conhecimento e capacidade técnica, no domínio da intervenção social, presente no território da AMP, fruto da crescente qualificação das instituições e da modernização da oferta formativa neste setor;

// Penetração progressiva das vantagens de uma estratégia e metodologia de intervenção em rede no tocante à actuação dos diferentes actores com intervenção na área social.



FRAQUEZAS

// De forma geral, fraca presença de instituições de I&D e empresas em redes de I&D internacionais;

// Universidades pouco relacionadas com empresas multinacionais, de forma a integrarem mais ativamente o desenvolvimento das tecnologias a nível europeu e apoiarem o desenvolvimento de clusters em emergência;

// Registo de uma crescente e cada vez mais significativa fuga de talento e cérebros formados na Região;

// Baixas qualificações da mão-de-obra (e da gestão) em variados setores industriais;

// Base económica da AMP revela dificuldades em integrar cadeias de produção de operadores globais;

// Decréscimo recente do número de novas empresas criadas e baixos níveis generalizados de empreendedorismo;

// Fraca capacidade dos agentes sub-regionais de intervenção na definição de políticas de ciência, tecnologia e inovação;

// Fragmentação institucional e debilidades ao nível da afirmação de lideranças regionais e sub-regionais;

// Base de serviços às empresas da AMP (I&D+i, Recursos Humanos, Operações, Marketing, Finanças, Jurídica), essencial para reforçar a inovação e internacionalização da base económica metropolitana, é pouco qualificada e reduzida;

// Imagem da AMP (e da Região) pouco consistente e com fraca notoriedade em termos internacionais, não existindo capacidade de atração de investidores para apoiar a projeção internacional da AMP;

// Grande diversidade e iniquidade de padrões de qualidade de vida entre a coroa metropolitana centrada no Porto e no litoral entre a Póvoa do Varzim e Espinho, e o interior, o sul e o sudeste da área metropolitana;

// Ausência de espaços verdes nas áreas densamente urbanizadas tanto no que respeita ao número de árvores, como de fachadas e telhados verdes, que possam cumprir funcionalidades múltiplas;

// Enorme fragmentação dos usos do solo, na envolvente da coroa metropolitana, é geradora de uma grande conflitualidade de uso, sobretudo nas fronteiras edificado residencial-indústria-produção florestal-agricultura;

// Redução do número total de explorações agrícolas, assim como da dimensão da população agrícola familiar, marcando um processo de desruralização acelerado;

// Elevado número de fogos florestais e a grande extensão de área ardida anualmente, sobretudo nas áreas de fronteira edificado residencial-indústria-produção florestal-agricultura;

// Intensificação de processos erosivos na orla costeira, em resultado da inúmera pressão antrópica e de diversas obras de artificialização da linha de costa;

// Preocupante contaminação dos solos, dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, provocada por focos muito diversos (agricultura, pecuária e indústria), e muito dispersos no território;

// Algumas lacunas graves na oferta de serviços de abastecimento público de água, saneamento básico, tratamento de águas residuais, recolha seletiva de resíduos sólidos urbanos e na sua valorização;

// Uma mobilidade urbana e regional excessivamente assente no transporte individual, conjugada com uma rede intra-conce-

lhia incipiente e mal servida por transportes públicos;

// O modelo híbrido da rede de metro na AMP, com dificuldades de clarificação quanto às tendências futuras de expansão – mais ‘antenas’ de grande extensão territorial ou reforço da rede na(s) cidade(s) central;

// Altas taxas de utilização automóvel na generalidade das cidades da AMP, o que contribui para dificultar a evolução da repartição modal;

// Existência de uma crescente diminuição do peso relativo da população com menos de 15 anos no conjunto da AMP e presença de concelhos, mais rurais, fortemente envelhecidos;

// Incremento da saída para o estrangeiro da população activa jovem em busca de emprego e melhores condições de vida;

// Fortíssimas disparidades intra-regionais e intra-concelhias na AMP, em matéria de indicadores de educação (taxas de escolarização, abandono e insucesso, entre outros) que poderão comprometer a sua coesão interna;

// A AMP apresenta níveis de escolarização da sua população residente, nomeadamente ao nível do secundário e do superior, bastante inferiores à congénere AML;

// Forte expressão do desemprego de longa duração e do desemprego pouco escolarizado;

// Forte diminuição do emprego acompanhada por uma destruição líquida de sociedades e um número expressivo de insolvências.

// Aumento do número de indivíduos a viver sós e consequente emergência de fenómenos de solidão e de envelhecimento desprotegido, a que se associa uma insuficiência de intervenções específicas e integradas neste domínio;

// Retraimento de algumas redes de solidariedade local designadamente nos concelhos mais urbanos e de maior dimensão;

// Duplicação das vulnerabilidades das famílias de baixos rendimentos, nomeadamente das famílias monoparentais, face a situações de risco de pobreza e à capacidade de enfrentar o endividamento;

// Aumento acelerado da privação material das famílias, descobrindo fragilidades de sobrevivência face a despesas de aquecimento, comunicação e alimentação quotidianas;

// Presença de baixos níveis de participação cultural e associativa da população da AMP, condicionando soluções mais inovadoras de intervenção social e de *empowerment*;

// Emergência de novas formas de pobreza e consequente incapacidade de resposta do tecido institucional;

// Persistência de um conjunto assinalável de instituições com respostas sociais muito assentes num formato “clássico” de intervenção social em detrimento de novas respostas mais integradas setorial e geracionalmente;

// Tenacidade de problemas habitacionais ligados à sobrelotação ou à habitação social nos contextos mais urbanos;

// Aumento do número de população sem-abrigo nos centros urbanos de maior dimensão.

OPORTUNIDADES

// A Racionalização do Sistema Científico e Tecnológico Nacional poderá contribuir para a formação de massa crítica ao nível da I&D+i na AMP;

// As estratégias europeias de financiamento estrutural e a política de coesão colocam a tónica na qualificação do miolo empresarial e nos incentivos à base económica e à inovação;

// A relevância conferida pela UE às políticas de valorização de recursos endógenos e de competências específicas das regiões;

// O crescimento económico noutros pontos do globo (ex: Ásia, América Latina, África) poderá contribuir para alavancar exportações e abre novas oportunidades para as indústrias da AMP;

// A aposta, europeia e nacional, no desenvolvimento de fontes de energia renováveis, numa economia hipocarbónica e na prevenção e mitigação dos riscos associados às alterações climáticas;

// O maior interesse internacional pelo património paisagístico, natural e cultural gera oportunidades para o desenvolvimento na AMP de um leque diversificado de atividades ligadas ao turismo, lazer e recreio;

// A existência de diretivas europeias destinadas a aliviar os impactos negativos dos espaços urbanizados no clima poderá gerar oportunidades no desenvolvimento de iniciativas de eficiência energética dos edifícios, *eco-labeling*, *eco-design*, arquitetura bioclimática, etc;

// A existência de um contexto favorável para o desenvolvimento urbano sustentável coloca oportunidades para o desenvolvimento, na AMP, de políticas e projetos de regeneração urbana diferenciadores, mais verdes e sustentáveis;

// As prioridades conferidas à sustentabilidade ambiental, energética e financeira dos sistemas de transportes públicos e privados abre perspectivas a políticas urbanas de maior articulação entre uso do solo e transportes;

// Face ao congelamento dos investimentos no sistema ferroviário de altas prestações, há tempo para reavaliar convenientemente as propostas para a configuração do modelo desejável para as estações de Alta Velocidade na AMP e sua configuração alinhada com uma estratégia urbana que potencie o núcleo central da aglomeração;

// A aposta e lançamento, a nível europeu e nacional, de programas de empreendedorismo social e de inovação social como forma de gerar alternativas face ao mercado tradicional;

// A continuidade de alguns instrumentos de política educativa que contribuem para a coesão social, como é o caso dos Territórios Educativos de Intervenção Prioritária;

// A relevância, no quadro da Estratégia Europa 2020, à coesão social e ao crescimento inclusivo como pilar de sustentabilidade;

// A crescente priorização dos agentes nacionais e regionais, públicos e privados, a ações em prol da coesão social, contextualizadas e ajustadas às necessidades e perfis dos públicos-alvo.

AMEAÇAS

// A crise económica nacional e a incerteza relativa ao quadro fiscal e regulativo nacional configuram um contexto hostil ao investimento (nacional e estrangeiro);

// A contração da procura internacional dirigida aos segmentos de procura da maioria das empresas exportadoras da AMP, sobretudo nos clusters mais maduros;

// Forte concorrência das economias dos países em desenvolvimento ou emergentes nas áreas dos clusters existentes na AMP;

// A expectável continuidade no que respeita às restrições ao crédito e financiamento às empresas e à inovação;

// A fraca percepção dos riscos associados aos paroxismos climáticos e de compreensão da comunicação deste risco;

// A ineficácia das políticas de prevenção, acompanhamento e mitigação dos inúmeros riscos climáticos por inexistência de um *dowscaling* na análise;

// O contexto de crise económica, que aumenta os níveis de vulnerabilidade em matéria de saúde e acesso aos recursos existentes, e é potencialmente desmotivador da monitorização dos impactos ambientais gerados por atividades tendencialmente delapidadoras do ambiente;

// A menor prioridade conferida pelas políticas europeias e nacionais a investimentos em infraestruturas de que a sub-região ainda carece para melhorar os seus padrões de qualidade de vida;

// A complexidade da legislação florestal associada aos frequentes e inúmeros fogos florestais, desincentivando investimentos e o desenvolvimento do setor na sub-região;

// A forte redução do investimento público na mobilidade metropolitana, com implicações na sua sustentabilidade e eventual atraso na resolução de alguns estrangulamentos na rede viária nacional e na organização/ gestão de uma rede intermédia de correspondência principal/ local;

// A inércia na criação do quadro legal para a operação de transportes que permitam maior flexibilidade aos operadores em áreas de baixa densidade de procura, num quadro de diminuição dos serviços e equipamentos de apoio local nas áreas mais rarefeitas;

// O contexto de crescentes dificuldades de sustentação do Estado Providência português, designadamente por efeito da crise económica, evidenciando crescentes problemas de sustentabilidade da Segurança Social;

// A diminuição generalizada das prestações sociais, do seu montante e da sua abrangência;

// A predominância do assistencialismo enquanto prática reiterada de integração social, que limitará/condicionará a adoção e implementação de abordagens de outra natureza;

// Os desajustamentos entre as orientações de política social europeia (Microcrédito e Progress) e a realidade efetiva da sua implementação em Portugal;

// A ausência de uma política nacional de educação e formação de adultos.

QUADRO ESTRATÉGICO AMP 2020

De acordo com a abordagem adotada, temos então três níveis de definição estratégica, que se consubstanciam nas seguintes componentes principais:

// No estabelecimento da **Visão** para a Área Metropolitana do Porto, a qual expressa as ambições e as alavancas a serem assumidas e mobilizadas por todos os *Stakeholders* envolvidos na construção do futuro deste território. Expressa-se, desta forma, o que a Área Metropolitana do Porto aspira ser no horizonte temporal 2014-2020;

// Nos novos **Desafios que relativamente aos Crescimentos Inteligente, Sustentável e Inclusivo se colocam à AMP** com que se propõe enfrentá-los;

// Na adopção como Objectivos Estratégicos para a AMP os Objectivos Temáticos definidos pela União Europeia para o próximo ciclo de programação dos fundos estruturais, decisão que, não obstante condicionar a estratégia, garante a coerência com a estratégia Europa 2020 ampliando as possibilidades de financiamento das intervenções propostas;

// Por fim, os Objectivos Temáticos desdobram-se em **Objectivos Específicos** que interpretam e concretizam os primeiros no território da AMP.

Para a construção do Plano de Ação, identificam-se **Eixos de Intervenção**, expressando focos de iniciativa para pôr em prática e para materializar e ancorar a estratégia.

Estruturaram-se, desta forma, os elementos que sustentam o modelo de desenvolvimento que se pretende pôr em prática na Área Metropolitana do Porto, tendo-se procurado garantir a coerência e consistência do quadro estratégico proposto, adequando as respetivas opções ao diagnóstico realizado e ao quadro estratégico de referência considerado (Acordo de Parceria e Norte 2020).

Houve, igualmente, uma preocupação, ao nível do desenho da estratégia de intervenção, de privilegiar propostas abrangentes e sustentáveis, que articulem os recursos e competências do território, e que promovam complementaridades de intervenção, contribuindo assim para garantir maiores níveis de viabilidade. Tudo isto procurando sempre incorporar as principais aspirações dos agentes locais e regionais, no sentido de incentivar e alavancar uma ação conjunta que se revela vital na concretização e legitimação da estratégia a implementar na Área Metropolitana do Porto.

A VISÃO PARA O TERRITÓRIO AMP

VISÃO DA AMP NO HORIZONTE 2020

5.1

Metrópole que com base nos seus ativos únicos, assim como nas suas especializações competitivas, afirma a sua resiliência e capacidade de desenvolvimento sustentável, através da qualidade das ideias que estimula, da inovação que promove, das oportunidades que cria, da qualidade de vida que oferece e das sinergias que é capaz de gerar em contextos globais.

VISÃO PARA O CRESCIMENTO INTELIGENTE

Metrópole que alavanca a sua posição estratégica no dinamismo económico e empresarial, voltado para as exportações de produtos e serviços e a internacionalização, através de atividades inovadoras e de alto valor acrescentado, assumindo-se como pólo dinamizador e integrador capaz de reforçar, expandir e ancorar as redes de inovação da Região Norte de Portugal, do Noroeste Peninsular e do Arco Atlântico.

VISÃO PARA O CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL

Metrópole saudável, eficiente, multigeracional e em diálogo com o Atlântico e a Europa. Pela sua posição geográfica, dimensão cultural e ambiental, e, pela diversidade e valor do seu património natural e paisagístico afirma-se enquanto espaço cosmopolita, atrativo e de qualidade de vida onde, com o uso do conhecimento e da inovação, será evitada a delapidação dos recursos naturais.

VISÃO PARA O CRESCIMENTO INCLUSIVO

Metrópole diversa, relacional e intencionalmente inclusiva, com políticas e práticas sociais, educativas e culturais ancoradas na concertação estratégica intermunicipal para a promoção do acesso ao emprego, à educação e à aprendizagem ao longo da vida, para o desenvolvimento das competências das populações e das organizações, para o empreendedorismo social sustentável, o combate à pobreza e às vulnerabilidades económicas e sociais.



5.2

OS DESAFIOS DA AMP NO HORIZONTE 2020

DESAFIOS PARA O CRESCIMENTO INTELIGENTE

A AMP confronta-se, hoje, com um conjunto de desafios, entre os quais destacam-se:

// Abrir as portas para o exterior, rompendo com os constrangimentos existentes, promovendo uma maior integração e mobilidade intra-regional e inter-regional e favorecendo o contexto de suporte às atividades económicas;

// Desenvolver e consolidar uma imagem forte e geradora de atratividade internacional (verde, mar, património, qualidade de vida, baixos custos de contexto) para talento e investimento;

// Desenvolver, reter e atrair competências e talento capazes de potenciar os sectores de atividade consolidados e desenvolver novos negócios num ambiente competitivo internacional;

// Aprofundar a capacidade de absorção do conhecimento desenvolvido pelas Instituições de ensino superior e de I&D por parte das empresas da região, o que passa por reforçar a internacionalização de capital humano altamente qualificado e pelo reforço das redes externas de interação com as instituições do sistema científico da região e de outras escalas territoriais.

Não obstante não se perspetivar uma dotação de fundos estruturais significativa para a ação autárquica neste domínio, o papel da administração local e regional é crucial:

// Na criação de condições de contexto (melhor mobilidade, melhor qualidade de vida, menor burocracia, melhor ambiência urbana) que tornem a região competitiva em termos internacionais;
 // Como cliente das empresas locais através de políticas inteligentes de compras públicas e de projetos bandeira;
 // Na colaboração na promoção internacional de uma marca para atração de investimento e de iniciativa empresarial estrangeira de alta qualidade que permita fixar as competências e talento criados na região;
 // Como facilitador da governança metropolitana e da criação de redes locais de inovação.

A maioria dos projetos e ações terão de ser levados a cabo em parceria estreita com os *stakeholders* que devem liderar o desenvolvimento económico (empresas, associações empresariais) e aqueles dos quais depende a geração de conhecimento e tecnologia que permita que esse desenvolvimento seja gerador de emprego qualificado, produtos e serviços competitivos a nível internacional (universidades, politécnicos, institutos de investigação, incubadoras de empresas *spin-off*). Só assim, será possível construir na AMP a hélice quádrupla (empresas-universidade-administração pública-utilizadores) capaz de transformar o tecido económico e social, como apontam as estratégias de crescimento inteligente-sustentável-inclusivo.

DESAFIOS PARA A INOVAÇÃO E ESPECIALIZAÇÃO INTELIGENTE

A política de inovação “place-based” e de especialização inteligente deve focar-se:

// Na valorização de recursos endógenos;
 // No apoio seletivo à mudança estrutural das suas indústrias e serviços;
 // No apoio à internacionalização da base científica e empresarial;
 // Na organização de um novo modelo de governança e monitorização.

Na AMP, a valorização dos recursos endógenos e a intensificação tecnológica das suas indústrias passa pelo fortalecimento da capacidade científica instalada na metrópole. Assim, seguindo a lógica de especialização inteligente, deverão ser realizadas apostas fortes e seletivas em domínios relacionados e com potencial distintivo na metrópole.

Uma aposta de especialização inteligente – que visa aprofundar estratégias de inovação anteriores – passa também por reter e atrair talento na e para a metrópole, evitando a destruição de recursos de conhecimento e potenciais de inovação construídos ao longo do tempo.

Os domínios de especialização identificados têm dotações de conhecimento, atividades e atores que as corporizam, bem como infraestruturas especializadas de suporte (parques tecnológicos, centros de investigação e incubação especializados e plataformas de eficiência coletiva e clusters) e trajetos de interligação com outros domínios de atividade na região.

Os domínios a visitar e apostar são:

// Ciências da Saúde;
 // Tecnologias de Informação, Comunicação e Eletrónica (TICE);
 // Tecnologias de Largo Espectro;
 // Agroalimentar;
 // Moda;

// Indústrias Criativas;
 // Turismo;
 // Indústrias da Mobilidade;
 // Mar;
 // Madeira, Mobiliário e Cortiça;
 // Energia.

Estes domínios de especialização devem encorpar uma estratégia de especialização inteligente para a metrópole. Todos possuem capacidades instaladas (de produção e/ou aplicação de conhecimento, com diferentes combinações de recursos) e atores representativos. Estão conectados com redes de excelência internacional (ainda que alguns precisem de maior dimensão internacional) e dinamizam estratégias de “cluster” e eficiência coletiva nacional e regional (com graus de maturação distintos). Alguns dos domínios de especialização não são únicos ou particularmente distintivos no seio do espaço económico e de inovação europeu (com exceção das atividades relacionadas com recursos naturais e patrimoniais – e.g. mar, cortiça). Algumas atividades ancoradas na região permitem complementar e interagir virtuosamente com ativos de inovação presentes noutras regiões europeias (saúde, TICE, tecnologias de largo espectro e mobilidade). Além disso, quando combinados com indústrias tradicionais locais, apresentam fortíssimos potenciais de intensificação tecnológica e diversificação relacionada (e.g. tecnologias de largo espectro nos setores do calçado, equipamentos e mobilidade; design e criatividade no domínio da moda; ciências da saúde e biotecnologia nas plataformas agroalimentares). Uma estratégia de especialização inteligente de nível sub-regional que valorize este potencial de recursos será necessariamente intensiva na organização de modelos de governança. Implicará a formatação de modelos de gestão e de parceria com entidades de governo nacional, o envolvimento de um maior e diversificado número de atores e o alinhamento de novos sistemas de incentivos e monitorização.

A internacionalização das redes de inovação, a atração de IDE como forma de alargar a escala de inovação e um forte apoio às PME no seu processo de internacionalização, mostram-se essenciais. Neste contexto, as instituições de ensino superior e as unidades de investigação, pela concentração de recursos e pela sua abertura aos processos de inovação em curso, são atores privilegiados para apoiar os processos de inovação.

DESAFIOS DO SISTEMA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA PARA O CRESCIMENTO INTELIGENTE

Face ao diagnóstico realizado para o setor em termos dos aspetos relacionados com o aumento da ‘inteligência’ associada ao sistema de transportes e logística, é possível agregar os problemas identificados em 5 DESAFIOS considerados essenciais:

POLÍTICAS MAIS ASSERTIVAS E COM MAIOR PROTAGONISMO DA AMP

Contrariando a forma de atuar em que a um modo/ meio de transporte corresponde uma empresa e uma decisão isolada, concentrando em alguns casos no mesmo centro de decisão o planeamento sobre a infraestrutura e a organização da própria oferta do serviço. Políticas urbanas e de transportes mais discutidas, participadas e articuladas entre si, assim como entre diferentes níveis de decisão (local, metropolitano, regional e nacional). Colocam-se, neste âmbito três desafios:

- // Melhor organização na construção das decisões;
- // Coordenação entre diferentes escalas;
- // Mais discussão e participação de diferentes atores.

GESTÃO MAIS INTEGRADA E INOVADORA DO SISTEMA DE TRANSPORTES

Estes 2 desafios consubstanciam uma visão para a AMP que assenta numa estratégia baseada numa gestão mais integrada e inovadora do sistema de transportes, com garantias acrescidas de mais estudo e conhecimento, mais articulação entre o uso do solo e os investimentos em infraestruturas e serviços de transportes públicos e com ganhos claros na eficiência do sistema traduzida por mais utilizadores, menores custos das tarifas e também menos custos de operação:

- // Mais parcerias de colaboração entre instituições de ensino superior, empresas e municípios;
- // Aprofundamento das tecnologias de apoio à integração bilhética e à intermodalidade.

CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL

DIMINUIR A VULNERABILIDADE AOS RISCOS CLIMÁTICOS

Diminuir a vulnerabilidade aos riscos climáticos na AMP é um repto que se impõe com grande pertinência porque as modificações no comportamento do sistema climático têm sido cada vez mais severas e frequentes. Os episódios de calor e frio extremo, de secas e precipitações intensas e de ventos demasiado velozes têm-se revelado especialmente perigosos porque afectam um território e uma sociedade inadaptada e, por isso mesmo, muito vulnerável.

Todavia, para ultrapassar este desafio é necessário primeiro melhorar a literacia climatológica, isto é, informar, formar e treinar as pessoas a observarem com mais atenção e respeito a variabilidade intrínseca ao sistema climático.

Conhecer e comunicar adequadamente este risco é uma tarefa por fazer em Portugal e onde a AMP tem todas as condições para se tornar num *benchmark* nacional. Só depois será possível incentivar o ajustamento dos comportamentos e dos modos de vida a algumas inevitabilidades. Finalmente, é imprescindível atuar tendo em consideração as características individuais – de saúde, etárias, sociais, culturais, económicas, ambientais, etc. – pois estas podem gerar um aumento considerável dos níveis de vulnerabilidade mesmo perante cenários climáticos habituais.

REDUZIR A ENORME DEPENDÊNCIA ENERGÉTICA

A redução da dependência energética de fontes não renováveis e o estímulo da eficiência é um desafio que está muito mais na esfera de responsabilidade dos decisores do que das pessoas. Implica uma mudança estrutural nos envelopes que acolhem as funções residenciais, industriais e de comércio e serviços, que na maioria dos casos foram concebidos no pressuposto de que com inputs de energia e tecnologia seria possível recriar qualquer padrão de conforto bioclimático *indoor*. Tal como acontece nos edifícios, na planificação da maioria das atividades também não existiu, à partida, uma preocupação com a eficiência energética. Isto, obriga agora a desencadear um esforço redobrado no sentido de reformular a maioria das opções sem prejudicar o ritmo de crescimento, a qualidade de vida, o bem estar e a saúde dos seres humanos e do ecossistema. Às pessoas cabe compreenderem os inúmeros impactes negativos para si próprias, para a economia e para o ambiente resultantes das opções assumidas e encetar faseadamente as modificações comportamentais mais adequadas ao uso racional da energia sem perder qualidade de vida e conforto.

A AMP tem um potencial de aproveitamento dos recursos naturais para a produção de energia, já instalado e a instalar, que é grande e diversificado. Além disso, existem duas experiências bem consolidadas no domínio da congregação de esforços com vista ao cumprimento do Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis e do Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética 2020. A AdePorto e a EnerGAia pretendem aumentar a eficiência energética em 20% e garantir a redução das emissões de gases com efeito de estufa de 20%, para 2020. Urge, todavia, expressar desde já esta nova escolha, quanto ao tipo de fonte e ao modo como a energia é utilizada para alimentar o crescimento económico, cabendo aos decisores políticos dar exemplos muito claros da sua determinação no cumprimento deste objetivo e criando condições para incentivar as boas práticas neste domínio.

Estes “exemplos” têm de incluir modificações estruturais do edificado que está na sua posse, no sentido do conforto bioclimático, na criação de “vias verdes” nos procedimentos de licenciamento de projetos energeticamente eficientes, e, na informação e comunicação apelativa dos custos-benefícios de todas as soluções mais inteligentes disponíveis no mercado.

MELHORAR A OFERTA DE SANEAMENTO BÁSICO, A QUALIDADE DO AR, DO SOLO E DOS RECURSOS HÍDRICOS

A AMP, pese embora o extraordinário esforço de melhoria que houve na última década quanto à oferta de saneamento básico, à implementação de medidas, ações e projetos para a promoção da qualidade do ar, do solo e dos recursos hídricos, continua a ter ainda, algumas lacunas graves e sobretudo, uma desigualdade interna indesejável que é urgente mitigar.

No saneamento básico existem carências infraestruturais e de equipamentos no abastecimento de água, na rede de drenagem de esgotos e de águas pluviais e no tratamento de águas residuais que prejudicam seriamente o cumprimento das metas de qualidade para o ambiente. Nalguns casos, trata-se de fazer pela primeira vez mas noutros é necessário redimensionar, reparar ou modernizar o que já existe. Tanto mais que a persistência deste quadro para além de ter sido um entrave ao cumprimento dos objetivos do PEEASAR II (2007-2013), é uma das razões da contaminação do ar, dos solos e dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos na AMP.

No caso dos resíduos sólidos é fundamental mudar os termos de referência sobre o modo como são interpretados pela sociedade. De desperdício têm de passar definitivamente a recurso valorizável. E, na AMP, é ainda necessário investir na melhoria dos sistemas de recolha, tratamento, valorização e deposição de resíduos sólidos urbanos (RSU), procurando uma maior fusão dos sistemas e a partilha de infraestruturas e experiências que promovam efetivamente a redução dos desperdícios e a sua valorização enquanto recursos cumprindo os desafios do PERSU II. Existem ainda, na AMP, deficiências graves nas soluções de recolha, tratamento, reutilização, valorização e deposição dos RSI's e dos RPP's.

No caso da qualidade do ar, ultrapassada a etapa da instalação da rede de monitorização e analisados os resultados, é preciso passar a reconhecer também a heterogeneidade do território e adequar a rede de monitorização – número, tipo e valências – às características das principais fontes poluidoras para que seja efetivamente possível concretizar as orientações determinadas: **I)** no Roteiro Nacional de Baixo Carbono 2020/2050; **II)** no Programa Nacional para as Alterações Climáticas – 2020; **III)** nos Planos Sectoriais de Baixo Carbono; **IV)** no Decreto-Lei 193/2003 para os tetos de emissão de SO₂, NO₂, COVNM e NH₃, independentemente da fonte; **V)** nas orientações do Clean Air For Europe (CAFE), para a redução dos poluentes geradores de riscos para a saúde humana (O₃, SO₂, NO₂, NH₃ e PM_{2,5}); **VI)** no alargamento do controlo integrado da poluição (PCIP) para unidades de combustão <50MWth, para os transportes e para a agricultura.

No que diz respeito à qualidade do solo e dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos é ainda necessário delimitar diversos focos de poluição difusos de origem sobretudo agropecuária e industrial e implementar medidas de mitigação que permitam a contenção da degradação e a sua reabilitação.

PROTEGER E REPOR A BIODIVERSIDADE E REABILITAR OS ESPAÇOS AMBIENTALMENTE DEGRADADOS

A qualidade, valor e raridade dos habitats das inúmeras áreas de interesse natural para a conservação da natureza e da biodiversidade e com elevado interesse cultural existentes e classificadas na AMP que ocupam mais de 10% do território estão atomizadas e dispersas por um tecido urbano-industrial e agro-florestal demasiado fragmentado que prejudica a sua manutenção, preservação, visibilidade e valorização.

Tratando-se de elementos decisivos para a coesão social, cultural e económica da AMP, é premente encontrar soluções de articulação entre eles, através da criação por exemplo de corredores, e de integração e coerência que lhes acrescentem valor, favorecendo e motivando ao mesmo tempo a reabilitação dos espaços envolventes.

INTEGRAR HARMONIOSAMENTE AS ÁREAS DE BAIXA DENSIDADE E OS ESPAÇOS INTENSAMENTE URBANIZADOS

A excessiva fragmentação do território de baixa densidade e de povoamento disperso, correspondente a cerca de 70% da AMP, padece de uma conflitualidade nos usos que está na origem de vários riscos naturais e tecnológicos e de delapidação do solo, dos recursos hídricos e do ar, muitas vezes imperceptíveis.

Será, portanto, essencial ordenar esta parcela do território adoptando uma perspectiva holística e atribuindo-lhe as complementaridades necessárias ao espaço urbano já consolidado. Os espaços agro-florestais devem ser alvo de um ordenamento eficaz e, para a animação da economia e a criação de emprego qualificado, devem ser criadas outras áreas de negócio complementares no domínio das atividades lúdicas, recreativas e de preservação identitária e cultural. Assim, será possível transformar este atual *backyard* metropolitano num espaço vivido altamente tributário para uma metrópole inteligente, inclusiva e sustentável.

DESAFIOS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA PARA O CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL

Face ao diagnóstico realizado para o setor em termos dos aspectos relacionados com o aumento da ‘sustentabilidade’ associada ao sistema de transportes e logística, é possível agregar os problemas identificados/ desafios considerados essenciais, organizados em 5 grandes questões ou grandes desafios.

APROFUNDAMENTO DOS INSTRUMENTOS

PARA A GESTÃO DA MOBILIDADE

Três desafios formatam uma grande questão estratégica para a AMP assente no **aprofundamento dos instrumentos para a gestão da mobilidade**, centrada na orientação da procura para a diversidade de soluções, recorrendo a novas tecnologias de obtenção de dados e conhecimento da procura, assim como de divulgação da oferta disponível tendo em vista o aumento da mobilidade de pessoas e bens sem aumento da pegada ambiental e energética, otimizando recursos públicos e investimentos realizados.

// Conhecer o padrão de mobilidade e avaliar a sua evolução pós metro;

// Mais informação ao público sobre oferta e intermodalidade;

// Mais tecnologia de apoio à mobilidade e sua monitorização.

RESOLVER ESTRANGULAMENTOS NAS MACRO INFRA ESTRUTURAS DE TRANSPORTES

Seis desafios garantem para a AMP uma estratégia capaz de, através de obra nova e da gestão mais racional da existente, **resolver estrangulamentos nas macroinfraestruturas de transportes** que possam comprometer o seu desempenho e o papel exportador da AMP e da RN nos próximos anos, no atual contexto de fortes limitações ao investimento público (designadamente em infraestrutura rodoviária), contando com a prioridade dada a determinadas componentes do setor portuário e ferroviário pelo grupo de trabalho “para as infraestruturas de elevado valor acrescentado” (Relatório IEVA);

// Manutenção/ aumento de rotas a partir do aeroporto;

// Aumento da capacidade de movimento de contentores em Leixões;

// Resolver aumentos de capacidade na ferrovia pesada;

// Prosseguir o investimento em plataformas logísticas;

// Resolver carências pontuais de acessibilidade rodoviária;

// Aumento da capacidade de atracagem de barcos turísticos no Douro.

SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

Três desafios consubstanciam uma grande questão estratégica para a AMP que assenta na **sustentabilidade financeira do sistema de transportes** públicos e privados, condição que a prazo permitirá novos investimentos nos sistemas com mais impacto na sustentabilidade ambiental e energética, como seja o transporte ferroviário ‘em sítio próprio’, sendo certo que este desígnio só poderá ser alcançado com uma alteração profunda do posicionamento dos municípios perante o problema do financiamento público:

// Contratualização de serviço público de transportes na AMP;

// Participação municipal no financiamento dos transportes públicos;

// Operadores de transportes coletivos financeiramente mais sólidos.

METRÓPOLES COM MENORES TAXA DE UTILIZAÇÃO AUTOMÓVEL

Oito desafios consubstanciam outra questão estratégica para a AMP que assenta numa **metrópole com menores taxas de utilização automóvel** nas deslocações intraurbanas e interurbanas (internas e com o exterior) melhorando dessa forma a evolução da repartição modal no sentido do maior equilíbrio e diversidade (abaixamento das viagens individuais motorizadas), tendo em vista um território ambiental e energeticamente mais sustentável, assim como a qualificação do espaço público.

// Gestão dos espaços-canal e do estacionamento;

// Aumentar a intermodalidade e a multimodalidade;

// Aumentar a importância do transporte ferroviário pesado na AMP;

// Alargamento das redes de ferrovia ligeira e ferrovia ultraligeira e sua antecipação em pré-metro;

// Melhorar gestão do estacionamento nos centros das cidades a par de maior impulso na regeneração urbana;

// Incrementar os modos suaves de deslocação;

// Melhorar a logística do abastecimento urbano nas zonas de forte concentração de comércio;

// Qualificar o espaço público nas urbanizações de forte densidade residencial.

TERRITÓRIO METROPOLITANO COM UM PLANO PARA A REDE RODOVIÁRIA

Dois desafios consubstanciam outra questão estratégica para a AMP que assenta num território metropolitano com um plano para a Rede Rodoviária Intermédia e integrável numa futura rede regional de estradas, resolvendo simultaneamente insuficiência de acessibilidade que não respeitam à rede nacional e monitorizando as condições de segurança e conservação da rede atual:

// Colmatar insuficiências na utilização da rede rodoviária intermédia;

// Planeamento e gestão da rede rodoviária intermédia.

CRESCIMENTO INCLUSIVO

PLANEAR E GERIR ESTRATEGICAMENTE À ESCALA METROPOLITANA

Este desafio, que se encontra associado ao exercício das competências atribuídas às Áreas Metropolitanas, ganha relevância e oportunidade na AMP, nomeadamente nas áreas da educação e da ação social, em resultado das dinâmicas e do conhecimento gerados na construção e execução de projetos que apelaram a uma partilha de recursos, ao benchmarking, à identificação de intervenções socialmente relevantes e transformadoras e à capacitação institucional.

Estruturar e desenvolver, à escala metropolitana, referenciais estratégicos nas áreas do crescimento inclusivo, constitui um desafio chave à afirmação do papel da AMP no contexto regional, nacional e ibérico, enquanto agente de desenvolvimento territorial e promotor da eficiência e qualidade na aplicação de recursos. Estes referenciais estratégicos, organizados como respostas a problemas identificados no diagnóstico estratégico e reconhecidos como estrangulamentos à competitividade e à inovação na AMP, deverão estar vinculados às especificidades dos públicos-alvo e escalas territoriais (no espaço urbano e no espaço rural) e ser capazes de ancorar a territorialização das políticas.

COOPERAR E VALORIZAR REDES E PARCERIAS

As intervenções no domínio da ação educativa e formativa, do emprego e empregabilidade, da ação social e do combate à exclusão e à pobreza exigem, por um lado, recursos diversos – informação, conhecimento, ferramentas de trabalho, competências, financiamento, gestão, lideranças, entre outros – e, por outro lado, uma mobilização personalizada e contextualizada desses recursos, em função da tipologia de destinatários e das problemáticas. As parcerias e o trabalho em rede potenciam a cooperação de competências e recursos em torno da resolução de problemas e uma maior inovação na construção de respostas. Neste contexto, constitui um desafio importante capitalizar e promover o trabalho em rede, nomeadamente ativando parcerias já criadas nos domínios social, da empregabilidade e da educação/formação, com o objetivo de reforçar a coerência e o valor acrescentado das estratégias e das práticas de intervenção.

REDUZIR O DESEMPREGO E PROMOVER A EMPREGABILIDADE

A taxa de emprego da população entre 20-64 anos, na AMP, em 2011 (64,5%) afastava-se significativamente da meta europeia. O desemprego é expressivo, quer nas faixas etárias jovens quer nos mais de 55 anos, tendo-se verificado, entre 2009 e 2012, um crescimento de 27,6% no número de desempregados inscritos nos Centros de Emprego da AMP. O desemprego de longa duração e o desemprego pouco escolarizado constituem dimensões que agravam o impacto deste fenómeno já por si complexo. Neste contexto, a redução do desemprego, a criação de condições de participação e permanência dos ativos no mercado de trabalho, o desenvolvimento de políticas segmentadas de inserção profissional e o apoio à criação de empresas e novos empregos, constituem desafios fundamentais de coesão social no território da AMP.

PROMOVER O SUCESSO ESCOLAR E A APRENDIZAGEM AO LONGO DA VIDA

A meta europeia de escolarização da população residente – “população residente com idade superior a 24 anos com, pelo menos, o ensino secundário completo” – é de 75%. De acordo com os dados do INE em 2011, o valor deste indicador para a AMP era de 28,7%, indicando o ainda longo caminho que tem de ser percorrido pela AMP, e pelo País em geral, no que respeita aos níveis de escolarização da população residente com idade superior a 24 anos. O abandono escolar precoce, cujo indicador é definido como a “% de população entre os 18 e 24 anos que não estuda e tem no máximo o 9º ano de escolaridade” é ainda muito significativo na AMP (23,8%).

Considerando o impacto dos níveis de educação e qualificação, quer no desenvolvimento de estratégias de aprendizagem ao longo da vida, quer na participação no mercado de trabalho e na vida em sociedade, este desafio assume particular significado. Pese embora o esforço e resultados atingidos ao longo dos últimos anos em matéria promoção da escolarização, do sucesso escolar e do combate ao abandono, o ritmo de evolução exigido e necessário à melhoria dos níveis de competitividade, coesão social e desenvolvimento económico, tem de ser superior.

REDUZIR A POPULAÇÃO EXCLUÍDA E EM SITUAÇÃO DE POBREZA MATERIAL

Cumprir a importante meta da diminuição de 200 000 pessoas da situação de pobreza no território nacional, exige, tendo em conta a expressão dos problemas verificados na AMP, a atribuição de prioridade a programas e ações estruturados, orientados para o combate aos problemas sociais ligados às baixas qualificações, às baixas condições de participação e cidadania, às fraturas rural/urbano, à emergência de novas pobreza, nomeadamente as associadas ao desemprego de longa duração, e ao envelhecimento desprotegido.

5.3

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E ESPECÍFICOS

Atendendo às exigências decorrentes da estratégia Europa 2020, e mais concretamente das suas três prioridades em termos de Crescimento (Inteligente, Sustentável e Inclusivo), bem como do quadro estratégico estabelecido, foram adotados como Objetivos Estratégicos para a AMP, os Objetivos Temáticos definidos pela União Europeia para o próximo ciclo de programação dos fundos estruturais, decisão que, não obstante condicionar a estratégia, garante a coerência com a estratégia Europa 2020, ampliando as possibilidades de financiamento das intervenções propostas. Na sequência da Visão estabelecida, e dos desafios descritos, fixou-se um conjunto de Objetivos Específicos. Assim, os Objectivos Temáticos definidos pela União Europeia desdobram-se em Objetivos Específicos que interpretam e concretizam a estratégia no território da AMP.

OT 1 REFORÇAR A INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO E A INOVAÇÃO

Este objetivo pretende aumentar o espectro para o aparecimento e consolidação na AMP de novas combinações entre diferentes áreas do conhecimento, potenciadoras de inovação. Trata-se não só de identificar e apoiar iniciativas de reforço da base económica e de conhecimento sub-regional (no sentido da sua diversificação) mas também de reforçar o posicionamento dos atores regionais nas redes globais, que permitam trazer para a região novos ativos de conhecimento e inovação complementares.

Visa, também, reforçar a ligação, comunicação e interação entre diferentes atores (universitários, empresariais, públicos e sociais) no sentido de aumentar a capacidade de produção e absorção de conhecimento, o empreendedorismo em geral, e o académico em particular, valorizando económica e socialmente o conhecimento produzido a partir da região. Pretende, ainda, posicionar a AMP, as suas instituições, empresas, administração pública e cidadãos, como utilizadores e produtores-líder do conhecimento e das tecnologias. Numa lógica de especialização inteligente, o objetivo não visa escolher à partida setores vencedores ou perdedores, mas de potenciar a capacidade da AMP (empreendedores, investigadores, etc.) de procurar os seus domínios mais promissores, que combinem competências instaladas na região com novos domínios e conhecimentos em torno desses domínios, num processo mais frequente de busca, aplicação e monitorização de novo conhecimento. É concretizado pelos seguintes objetivos específicos:

//OE 1.1//Mais investigação, inovação e internacionalização;

//OE 1.2//Consolidar o sistema de I&D&I e dotá-lo de capacidade para responder aos grandes desafios sociais, económicos e ambientais emergentes na AMP;

//OE 1.3//Promover a valorização económica do conhecimento e a transferência de tecnologia apoiando: o acesso de um número crescente de empresas à investigação e inovação em parceria com as instituições de ensino superior e de I&D; a capacidade de internacionalização destas instituições; e o lançamento de *spin-offs* académicos, em diferentes áreas do saber.

OT 2 MELHORAR O ACESSO ÀS TIC

Este objetivo pretende promover a utilização de TICs como tecnologias capacitadoras do conhecimento e da inovação, em todos os sectores da atividade empresarial, em especial nas PME, e reforçar o uso de soluções avançadas de TICs na administração autárquica, nos transportes, no ensino na autoaprendizagem e no turismo. Visa também assegurar uma cobertura generalizada de banda larga de alta qualidade e favorecer o acesso dos serviços gerais a todos, combatendo a infoexclusão.

Integra os seguintes Objetivos Específicos:

//OE 2.1//Reforçar a oferta de serviços públicos locais digitais para uma Administração Autárquica mais competitiva, transparente, eficiente e com capacidade de inovação local;

//OE 2.2//Promover a utilização de soluções avançadas de TICs nos setores relevantes para o desenvolvimento e coesão territorial;

//OE 2.3//Garantir uma cobertura generalizada de banda larga de alta qualidade e o acesso aos serviços por parte dos cidadãos e das empresas, combatendo, em paralelo, a infoexclusão.

OT 3 REFORÇAR A COMPETITIVIDADE DAS PME

Este objetivo visa dotar o tecido empresarial da região, em particular as PME (de sectores instalados e emergentes) com uma maior capacidade de inserção nas redes multiescalares de produção e absorção de conhecimento, um melhor desempenho e ascensão nas cadeias de valor em que estão inseridas e as características transformativas que lhes permitam evoluir e mudar o tecido empresarial em que eles próprios se situam.

Este objetivo temático concretiza-se na AMP através dos seguintes objetivos específicos:

//OE 3.1//Otimizar, qualificar e articular “espaços”, físicos e virtuais, para o conhecimento, inovação e empreendedorismo, reforçando os processos suportados em redes multiescalares;

//OE 3.2//Apoiar a internacionalização, designadamente através da inserção do tecido empresarial em cadeias de valor internacionais em especial em áreas em que a AMP pode ambicionar tornar-se num player global, seja pelo potencial endógeno diferenciador, seja pelo seu potencial complementar;

//OE 3.3//Adotar políticas de compras públicas geradoras de inovação que ofereçam às micro e pequenas empresas oportunidades para testar produtos, serviços e novas soluções com potencial no mercado nacional ou internacional;

//OE 3.4//Potenciar mudança estrutural das indústrias e serviços numa aposta de especialização inteligente (e.g. Ciências da Saúde, TICE; Tecnologias de Largo Espectro; Agroalimentar; Moda; Indústrias Criativas; Turismo; Indústrias da Mobilidade; Mar; Madeira, Mobiliário e Cortiça; Energia);

OT 4 APOIAR A TRANSIÇÃO PARA UMA ECONOMIA DE BAIXO TEOR DE CARBONO EM TODOS OS SETORES

Este objetivo pretende transformar a AMP num protótipo exemplar e motivador da transição para uma economia hipocarbónica, promotora de eficiência energética e produtora/distribuidora de energias renováveis. Deve reunir em torno deste objetivo, inteligentemente, todas as valências existentes ao nível dos múltiplos recursos naturais, das características do território artificializado, da diversidade de atividades e da qualificação das pessoas. Visa também estimular a incorporação do conhecimento e da inovação no quotidiano das pessoas e das atividades económicas com o objectivo de diminuir a emissão de gases com efeito de estufa e, em especial, as emissões de carbono. Concretiza-se através dos seguintes Objetivos Específicos:

//OE 4.1//Incentivar a adaptação de

edifícios públicos e da habitação e criar de espaços inteligentes e saudáveis, garantindo a diminuição das emissões de carbono para a atmosfera;

//OE 4.2//Apoiar a promoção e distribuição das energias renováveis e aumentar a eficiência energética nas atividades económicas;

//OE 4.3//Promover a mobilidade urbana multimodal, através de ganhos de eficiência e da diversificação das fontes energéticas;

//OE 4.4//Preservar os sequestradores de carbono da AMP – florestas e mosaicos de água.

OT 5 PROMOVER A ADAPTAÇÃO AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS E A PREVENÇÃO E GESTÃO DE RISCOS

Este objetivo pretende evidenciar uma trajetória mais adequada para a AMP, centrando a atenção, duplamente, no clima e na vulnerabilidade, procurando construir uma sociedade mais prevenida e adaptada, que saiba conviver melhor e mais saudavelmente com quadros de grande incerteza, grande conflitualidade e desigualdade, e, em constante mudança. Explicitam-se de seguida os objetivos específicos que concretizam este objetivo temático no território da AMP:

//OE 5.1//Melhorar a literacia climatológica, a comunicação do risco e a difusão do *downscaling* da previsão meteorológica;

//OE 5.2//Incentivar modelos urbanos adaptados aos efeitos adversos das alterações climáticas que promovam a mudança de paradigma de qualidade de vida, saúde e bem estar;

//OE 5.3//Identificar, cartografando, os grupos populacionais mais vulneráveis aos riscos decorrentes das alterações climáticas (eventos extremos de frio e calor, inundações repentinas e cheias, secas severas, movimentos de vertente, incêndios florestais, erosão costeira, etc.) e implementar medidas de maior adaptação;

//OE 5.4//Dotar a proteção civil de mais e melhores infraestruturas e equipamentos;

//OE 5.5//Identificar, avaliar e reformular as intervenções na linha de costa e nas linhas de água, preparando-as para os riscos climáticos.

OT 6 PRESERVAR E PROTEGER O AMBIENTE E PROMOVER A UTILIZAÇÃO EFICIENTE DOS RECURSOS

Este objetivo pretende garantir a manutenção dos espaços de grande interesse para a gestão, conservação e valorização da biodiversidade, considerando-os cada vez mais nas diversas decisões e integrando-os, sábia e harmoniosamente, no contexto dos múltiplos usos do solo metropolitano. Visa restaurar e corrigir os mosaicos espaciais degradados, sobretudo pela incomensurável conflitualidade de usos dispersos neste território e pelas carências infraestruturais ainda existentes. Pretende, também, dedicar uma atenção especial aos atuais modelos urbanos de forma a contribuir para uma maior eficiência.

Integra o seguinte Objetivos Específicos:

//OE 6.1//Interligar as áreas reconhecidas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas e conectá-las com os espaços verdes urbanos;

//OE 6.2//Explorar e dar mais visibilidade ao capital simbólico, identitário e de afirmação regional e nacional, valorizando a excelência dos recursos naturais e culturais;

//OE 6.3//Reforçar e completar a oferta de saneamento básico;

//OE 6.4//Integrar a gestão dos RSU's, RSI's e RPP's incentivando a valorização;

//OE 6.5//Melhorar o ambiente urbano, designadamente através da requalificação e da reconversão das áreas industriais e urbanas degradadas.

OT 7 PROMOVER TRANSPORTES SUSTENTÁVEIS E ELIMINAR ESTRANGULAMENTOS NAS PRINCIPAIS INFRAESTRU- TURAS DAS REDES

Este objetivo pretende resolver estrangulamentos sérios ainda existentes em termos de infraestruturas de transportes, mas num quadro de grande ponderação ao nível do planeamento, da gestão e manutenção da infraestrutura e dos serviços de transportes existentes ou a criar, contrariando hábitos anteriores de maior voluntarismo na decisão. Estrangulamentos pelo lado oferta (falta de acessibilidade e congestionamentos mais graves) e da própria procura.

Visa promover uma atuação concertada a diferentes níveis e fazer aumentar as quotas de utilização do transporte público, a multimodalidade e a intermodalidade, a par de uma redução da dependência dos cidadãos do ‘carro próprio’, o que também terá reflexos na própria sustentabilidade financeira dos operadores.

Pretende também promover a organização do sistema de transportes de forma a favorecer o aumento da compacidade e da qualidade urbana, desincentivando um crescimento em ‘mancha de óleo’, em prole da qualidade ambiental e da eficiência energética.

O objetivo temático 7 é concretizado na AMP através dos seguintes objetivos específicos:

//OE 7.1//Mais e melhor planeamento e gestão de infraestruturas, a par com o seu completamento e resolução de estrangulamentos;

//OE 7.2//Mais passageiros no transporte público e mais sustentabilidade ambiental, económica e financeira;

//OE 7.3//Melhorar a atratividade dos centros das cidades qualificando-os e reduzindo a presença automóvel e todas as externalidades negativas associadas, com incremento dos modos suaves e dos transportes públicos.

OT 8 PROMOVER A SUSTENTABILIDADE E A QUALIDADE DO EMPREGO E APOIAR A MOBILIDADE DOS TRABALHADORES

Este objetivo visa intervir no âmbito do emprego na AMP, enquadrando objetivos relativos à empregabilidade e à inserção de jovens e adultos no mercado de trabalho, ao aumento da mobilidade enquanto fator gerador de empregabilidade, à qualificação das políticas ativas de emprego, ao apoio ao autoemprego, ao empreendedorismo e à iniciativa empresarial e o desenvolvimento de competências junto do tecido empregador.

O propósito é o aumento do emprego, incentivando a inovação nas metodologias de intervenção orientadas para a criação de emprego e inserção profissional, a segmentação de ações e projetos em função dos contextos e públicos, a valorização da iniciativa e do empreendedorismo e o apoio à construção de respostas socialmente relevantes.

Numa perspetiva de inclusão, o foco deve ser colocado na população mais vulnerável, do ponto de vista social e/ou económico, bem como na inclusão da diferença (população com incapacidade, minorias étnicas, etc.).

Integra os seguintes Objetivos Específicos:

//OE 8.1//Promover a integração do mercado de trabalho de jovens à procura de emprego, desempregados, desmotivados e/ou em risco de exclusão;

//OE 8.2//Criar e desenvolver condições de integração no mercado de trabalho de adultos candidatos a emprego, desempregados de longa duração e inativos;

//OE 8.3//Apoiar, de forma estruturada e sustentada, o autoemprego, a criação de micro e pequenas empresas, o empreendedorismo e o empreendedorismo social;

//OE 8.4//Qualificar as políticas ativas de emprego na AMP e modernizar as instituições do mercado de trabalho apoiando, nomeadamente, a segmentação, a territorialização e a inovação nas abordagens dos serviços de emprego;

//OE 8.5//Apoiar a sustentabilidade das micro e pequenas empresas da AMP, a qualificação dos ativos empregados e a modernização do tecido empresarial.

OT 9 PROMOVER A INCLUSÃO SOCIAL E COMBATER A POBREZA E A DISCRIMINAÇÃO

Este objetivo assenta numa visão holística da inclusão social. Neste contexto, integra 5 objetivos específicos que preconizam, para a AMP, estratégias coordenadas de desenvolvimento de base local, e comunitária, como alavancas de consecução de patamares mais elevados de qualidade de vida e de combate à exclusão. Veicula, ainda, na diversidade urbana e rural da AMP, uma valorização de espaços, recursos, equipamentos e oportunidades à escala metropolitana, capazes de atuar junto das populações mais vulneráveis (idosos isolados, idosos desprotegidos, população pouco escolarizada ou qualificada, população com incapacidade, jovens socialmente vulneráveis, população residente em espaços segregados, etc.), e contribuir para inverter processos de privação material e de exclusão social. Integra os seguintes Objetivos Específicos:

//OE 9.1//Desenvolver estratégias de desenvolvimento local de base comunitária assentes em iniciativas de economia solidária, empreendedorismo social e inovação social;

//OE 9.2//Desenhar e dinamizar uma estratégia metropolitana de recursos, incidente em situações de vulnerabilidade, exclusão e de emergência social;

//OE 9.3//Intervir na requalificação patrimonial, social, cultural de espaços promovendo intervenções orientadas para o envelhecimento desprotegido, o abandono e o isolamento das populações;

//OE 9.4//Planear e reconfigurar os espaços segregados das cidades da AMP, através da valorização comunitária das diferenças e dos recursos específicos das populações, numa lógica de qualidade de vida;

//OE 9.5//Qualificar e apetrechar equipamentos e serviços de desenvolvimento social, de saúde e bem-estar, e promover a gestão coerente da rede, favorecendo o acesso à qualidade de vida das populações da AMP.

OT 10

INVESTIR NA EDUCAÇÃO, NA FORMAÇÃO E NA FORMAÇÃO PROFISSIONAL PARA A AQUISIÇÃO DE COMPETÊNCIAS E A APRENDIZAGEM AO LONGO DA VIDA

Este objetivo centra-se na educação, formação e qualificação como pilares cruciais para a vida em sociedade, a participação cívica, o aumento dos níveis de qualificação da população metropolitana, a empregabilidade e a aquisição de competências, e, em síntese, para o desenvolvimento, e consolidação, de estratégias de aprendizagem ao longo da vida.

Estão aqui enquadrados 5 objetivos específicos que, no âmbito da AMP, assumem particular relevância e que preconizam uma estratégia integrada e territorializada de redução do abandono e do insucesso escolar, das condições de acesso ao sistema educativo, de desenvolvimento de competências e níveis de qualificação, da valorização e estruturação das ofertas educativas e da qualificação da rede de equipamentos.

Integra os seguintes Objetivos Específicos:

//OE 10.1//Reduzir o abandono e o insucesso escolar na AMP, privilegiando as intervenções integradas e as parcerias territoriais e apoiando o desenvolvimento de competências e de condições (sociais, económicas, culturais, institucionais, etc.) que permitem à população em idade escolar aceder aos benefícios da educação.

//OE 10.2//Desenvolver competências e aumentar os níveis de qualificação da população ativa adulta, empregada e desempregada, da AMP;

//OE 10.3//Aumentar a relevância (face a necessidades, desafios, contextos e públicos) das ofertas de educação-formação profissional, inicial e contínua, nomeadamente no que respeita à sua organização e conteúdos, e promover a inovação nas metodologias de ação territorial;

//OE 10.4//Investir na qualidade da rede de equipamentos de formação profissional e de educação pré-escolar, básica, secundária e promover a eficiência na sua gestão, ao nível municipal e metropolitano;

//OE 10.5//Apoiar o acesso ao ensino superior da população estudante e da população ativa, nomeadamente dos mais vulneráveis social e economicamente, criando e/ou desenvolvendo estratégias e modalidades de apoio.

OT 11

REFORÇAR A CAPACIDADE INSTITUCIONAL DAS AUTORIDADES PÚBLICAS E DAS PARTES INTERESSADAS E A EFICIÊNCIA DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

A capacitação institucional, com especial referência para a Administração Local, é crucial face aos atuais desafios metropolitanos. Este objetivo pretende dinamizar uma participação ativa na construção de uma nova inteligência colectiva de desenvolvimento, impulsionando um paradigma de mudança e construindo a metamorfose para um novo ciclo de desenvolvimento.

Visa, também, reforçar a plasticidade institucional, o que significa experimentar mais, escolher linhas de diferenciação e moldar-se mais face aos novos desafios. Tudo isto significa uma maior aposta na inovação, em novas formas de criar riqueza e construir a coesão territorial.

Integra o seguintes Objetivo Específicos:

//OE 11.1//Modernizar e melhorar a qualidade de serviço da Administração Local, procurando acréscimos de eficiência e favorecendo a dimensão metropolitana;

//OE 11.2//Adotar novos modelos de governança, capacitar os atores e promover plataformas / redes de cooperação e parcerias;

//OE 11.3//Promover e prototipar soluções e ofertas territoriais inovadoras;

//OE 11.4//Cooperar com outros territórios nos planos regional, nacional, transfronteiriço e europeu.

PLANO DE AÇÃO 6.

O Plano de Ação tem por objetivo operacionalizar e executar a estratégia definida para o território da Área Metropolitana do Porto no horizonte 2020.

A opção seguida na montagem do plano de ação foi a de favorecer a abrangência na identificação de ações concretas, coerentes com a estratégia proposta, que poderão dar origem a uma multiplicidade de projetos e operações, suscetíveis de beneficiarem de financiamento comunitário. Pretende-se, desta forma, munir a AMP e os seus Municípios de um conjunto de propostas que permitam atuar sobre a realidade do território, independentemente da conformação final da programação e das fontes de financiamento que vierem a ser colocadas à disposição.

A estruturação do Plano de Ação assenta em 8 Eixos de Intervenção que se encontram articulados, como se constata, através do cruzamento dos objetivos temáticos, com as prioridades de investimento e os objetivos específicos identificados na estratégia, a saber:

EIXO 1 CONHECER, EMPREENDER E INTERNACIONALIZAR

- 1.1** INVESTIGAÇÃO E INTERNACIONALIZAÇÃO
- 1.2** RE-INDUSTRIALIZAÇÃO
- 1.3** ESTRUTURAÇÃO DAS CADEIAS DE VALOR E IDENTIFICAÇÃO DE DOMÍNIOS DE ESPECIALIZAÇÃO INTELIGENTE
- 1.4** FILEIRAS PRODUTIVAS DE AGRICULTURA INTENSIVA: LEITEIRA, HORTÍCOLA E VITÍCOLA
- 1.5** PROGRAMA DE EVENTOS MULTIDISCIPLINARES DE REFERÊNCIA
- 1.6** TURISMO - CONHECER, ESTRUTURAR E ANIMAR
- 1.7** PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DAS INDÚSTRIAS CRIATIVAS
- 1.8** REDE DE APOIO AO EMPREENDEDORISMO
- 1.9** ESPAÇOS DE INCUBAÇÃO
- 1.10** SHARE - SISTEMA DE HIBRIDIZAÇÃO ABERTA PARA A REVALORIZAÇÃO ECONÓMICA
- 1.11** OPEN DATA

EIXO 2 DESCARBONIZAR

- 2.1** EFICIÊNCIA ENERGÉTICA
- 2.2** MAIS RENOVÁVEL
- 2.3** COMUNIDADES DE BAIXO CONSUMO ENERGÉTICO
- 2.4** UM CORREDOR VERDE DO CAMPO ATÉ À CIDADE
- 2.5** UMA FLORESTA VALORIZADA É UMA FLORESTA PROTEGIDA
- 2.6** MOBILIDADE ELÉTRICA

EIXO 3 SALVAGUARDAR E PRESERVAR

- 3.1** CRIAÇÃO DE UM SISTEMA DE ALERTA E RESPOSTA (SAR), AOS RISCOS NATURAIS E TECNOLÓGICOS NA AMP
- 3.2** PACTO DE PARTILHA DE DANOS E PERDAS EM CENÁRIOS DE RISCO
- 3.3** ATLAS CLIMÁTICO DA AMP
- 3.4** RESPIR(AR) MELHOR
- 3.5** INFRAESTRUTURAS E EQUIPAMENTOS DE SANEAMENTO
- 3.6** O CICLO HIDROLÓGICO EXISTE
- 3.7** BEBA A ÁGUA DA TORNEIRA
- 3.8** VALORIZAR E REDUZIR OS RSU'S, RSI'S E RPP'S

EIXO 4

VALORIZAR E QUALIFICAR

- 4.1** AGROURBE
- 4.2** CONCENTRAR O DISPERSO
- 4.3** REGENERAÇÃO URBANA: REABILITAR, REUTILIZAR E REINVENTAR O URBANO
- 4.4** ÁREAS RESIDENCIAIS SAUDÁVEIS
- 4.5** UMA VIDA COM MAIOR AUTONOMIA
- 4.6** RECONVERSÃO DE ÁREAS DE LOCALIZAÇÃO EMPRESARIAL
- 4.7** REINVENÇÃO E REDESCOBERTA DO PATRIMÔNIO DA AMP
- 4.8** CULTURA EM REDE - PROGRAMA METROPOLITANO DE PARCERIA DE EQUIPAMENTOS CULTURAIS
- 4.9** ROTEIROS DO PATRIMÔNIO

EIXO 5

ACEDER E TRANSPORTAR

- 5.1** REDE RODOVIÁRIA INTERMÉDIA
- 5.2** REDUZIR CUSTOS DE OPERAÇÃO PARA MERCADORIAS E PASSAGEIROS
- 5.3** LOGÍSTICA DE APOIO À PRODUÇÃO E AO CONSUMO
- 5.4** TRANSPORTES EM SÍTIO-PRÓPRIO, ALTA VELOCIDADE FERROVIÁRIA E EXPANSÃO DO AEROPORTO
- 5.5** INFRAESTRUTURAS LOGÍSTICAS
- 5.6** MOBILIDADE, SERVIÇOS DE TRANSPORTES PÚBLICOS E INTERFACES
- 5.7** QUALIFICAÇÃO DAS CIDADES E MOBILIDADE SUAVE
- 5.8** PORTO DE LEIXÕES
- 5.9** REDE FERROVIÁRIA CONVENCIONAL E SERVIÇO “URBANOS”
- 5.10** ESTRANGULAMENTOS NA REDE RODOVIÁRIA
- 5.11** INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES E TURISMO
- 5.12** ACESSIBILIDADE DIGITAL / INFRAESTRUTURAS TIC

EIXO 6

EDUCAR, QUALIFICAR E EMPREGAR

- 6.1** PROJETO EDUCATIVO METROPOLITANO
- 6.2** CAMINHOS DE SUCESSO EDUCATIVO
- 6.3** + ESCOLA - QUALIFICAÇÃO DA REDE ESCOLAR E FORMATIVA
- 6.4** ADULTOS NO ATIVO - EDUCAÇÃO, FORMAÇÃO E EMPREGABILIDADE
- 6.5** CAPACITA PME - PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DE COMPETÊNCIAS EM MICRO E PEQUENAS EMPRESAS DO COMÉRCIO E SERVIÇOS
- 6.6** JOVENS ATIVOS - INSERÇÃO PROFISSIONAL E MOBILIDADE
- 6.7** EM REDE COM COMPROMISSO - PACTOS TERRITORIAIS PARA A EMPREGABILIDADE
- 6.8** +INICIATIVA - EMPREENDEDORISMO E CRIAÇÃO DE EMPREGO

EIXO 7

INCLUIR

- 7.1** + PESSOAS - CAPACITAÇÃO PARA A AÇÃO SOCIAL E O EMPREENDEDORISMO SOCIAL
- 7.2** S.A.G.E.: SABER, AÇÃO, GESTÃO E ESTRATÉGIA
- 7.3** BONS VIZINHOS - PROJETO DE PROMOÇÃO DE SEGURANÇA COMUNITÁRIA
- 7.4** T.E.R. - TERRITÓRIO, EMOÇÕES E RAÍZES
- 7.5** IN THE EDGE. PLANO METROPOLITANO DE ENFRENTAMENTO DA PRECARIIDADE ECONÓMICA
- 7.6** MOVE ON LIFE - PROGRAMA METROPOLITANO DE ENVELHECIMENTO ATIVO
- 7.7** A CIDADE É MINHA! PROGRAMA DE INCLUSÃO SOCIAL PELAS ARTES
- 7.8** VITA - PROGRAMA METROPOLITANO DE QUALIDADE DE VIDA

EIXO 8

CAPACITAR, COOPERAR E GOVERNAR

- 8.1** GESTÃO DA PARCERIA DO PACTO PARA O DESENVOLVIMENTO E COESÃO TERRITORIAL
- 8.2** QUALIFICAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO LOCAL
- 8.3** TIC
- 8.4** METRÓPOLE EM REDE
- 8.5** CAPACITAÇÃO DAS REDES INSTITUCIONAIS DA AMP
- 8.6** COOPERAÇÃO TERRITORIAL
- 8.7** AGÊNCIA DE ENERGIA METROPOLITANA
- 8.8** CENTRO DE RECURSOS METROPOLITANOS PARA A INCLUSÃO
- 8.9** PLATAFORMA METROPOLITANA DE INOVAÇÃO TERRITORIAL
- 8.10** MARKETING TERRITORIAL - EM BUSCA DE UMA IDENTIDADE METROPOLITANA

TERRITORIALI- ZACÃO DE POLÍTICAS NA AMP



Pretende-se evitar políticas fragmentadas que abordem os problemas separadamente e procurar construir uma melhor coerência através de intervenções mais articuladas que promovam sinergias e projetos inovadores. Não será uma abordagem completa, mas a apresentação de algumas leituras territoriais, juntando e articulando problemas e propondo algumas áreas estratégicas de intervenção.

Dinamizadas por grupos de ação local, as estratégias de desenvolvimento local de base comunitária (DLBC) constituem-se como ferramenta de intervenção territorial no quadro de processos de desenvolvimento organizacional centrados nas respostas a desafios de competitividade, sustentabilidade e inclusão de territórios, rurais, costeiros ou urbanos diversos e delimitados em função de tipologias de problemáticas.

Neste contexto, o fortalecimento, o foco, a eficácia e a qualidade das relações entre as instituições responsáveis por as dinamizar e os “stakeholders” locais constituem pilares chave da construção e implementação dessas estratégias.

Com uma geometria variável e uma lógica *bottom-up* de construção e desenvolvimento, a implementação de estratégias de desenvolvimento local de base comunitárias no quadro dos princípios do Acordo de Parceria colocam, fundamentalmente, duas exigências:

// O conhecimento cabal das problemáticas, dos desafios e do sistema de atores do respectivo território de intervenção e do seu enquadramento e papel nos contextos municipais e regionais;

// A capacidade de liderança, mobilização e combinação de competências e recursos diversos (financeiros, físicos, técnicos), no quadro de parcerias locais ativas e relevantes.

As estratégias a apresentar pelas entidades promotoras das DLBC devem assegurar, entre outros, a qualidade do diagnóstico territorial, a coerência com as estratégias regionais e setoriais e adequação de meios em função dos objetivos de intervenção definidos. É neste quadro que se colocam, às entidades promotoras, exigentes desafios ao nível das parcerias a construir/ desenvolver (representatividade e diversidade) e também ao nível da sua organização interna, gestão e liderança.

CONTEXTOS URBANOS

Na AMP cinco tipos de questões destacam-se, refletindo processos de urbanização e as dinâmicas residenciais, sociais e económicas dos últimos anos:

a) **Áreas de exclusão social:** são grandes focos de concentração de problemas sociais, criando grandes concentrações de exclusão e pobreza, em guetos mais ou menos fechados, ou assumindo uma estrutura espacial mais fragmentada. Alguns destes territórios evidenciam uma estrutura social muito fragilizada, ora pelo envelhecimento, ora pelo desemprego, ora pelos baixos níveis de escolaridade da população residente. Hoje em dia, os contextos urbanos fortemente vulneráveis socialmente são normalmente pouco sustentáveis ambientalmente;

b) **Áreas urbanas pouca amigas dos idosos:** os processos de envelhecimento da população residente em Portugal, muito especialmente nas áreas metropolitanas, obrigam a repensar a cidade para o usufruto dos idosos. As cidades foram criadas para uma estrutura etária relativamente equilibrada, no entanto, num futuro próximo, elas vão ser vividas sobretudo pela terceira e quarta idade. Nesse sentido, é preciso desenvolver uma estratégia metropolitana dirigida a esta mudança estrutural.

c) **Áreas urbanas mono-residenciais incipientemente servidas:** a expansão urbana dos últimos trinta anos seguiu um modelo de povoamento disperso que fez proliferar áreas mono-residenciais, por vezes insuficientemente equipadas de comércio e serviços e muito dependentes em termos de mobilidade do automóvel. Nestas áreas urbanas residenciais, a qualidade de vida, o sentido de comunidade e os atuais desafios de sustentabilidade estão de certa forma comprometidos. Quando estes contextos urbanos são simultaneamente vulneráveis socialmente, os problemas agudizam-se.

d) **Áreas urbanas centrais, antigas, degradadas e desocupadas:** Algumas áreas urbanas centrais, antigas e densas, ficaram abandonadas, degradadas e desocupadas. Perderam residentes e a centralidade comercial e de serviços que as caracterizava e individualizava. O sentido de cidadania e de pertença a uma comunidade urbana ficaram então debilitados. Para a construção da identidade metropolitana, estes contextos urbanos são estratégicos, pela carga simbólica que podem ter, pelo património edificado e cultural que encerram e pela atratividade urbana que podem potenciar (para o turismo e para a atração residencial, de talentos e de novos residentes). Também aqui, por vezes, a vulnerabilidade social manifesta-se, em termos de desemprego, envelhecimento e fracos níveis de capacitação escolar.

e) **Policentrismo urbano na AMP:** a AMP tem uma posição estratégica a nível nacional e regional, é uma das âncora do desenvolvimento e uma porta de acesso às escalas nacional e internacional. No entanto, precisa de reforçar a sua especificidade urbana, fomentar a cooperação institucional e desenvolver uma dimensão estratégica e força diferenciadora. Neste âmbito, tem sentido refletir uma estratégia para o policentrismo urbano na AMP. Outros contextos urbanos poderiam ser desenvolvidos, nomeadamente os urbano-industriais, que concentram problemas relacionados com processos de reestruturação económica, possíveis problemas de poluição, mobilidade e tráfego, entre muitos outros.

OS TERRITÓRIOS RURAIS DESFAVORECIDOS

Na AMP, as estratégias de desenvolvimento rural devem desenvolver uma estratégia integrada e participada, mas tendo em consideração as características fundamentais dos territórios rurais, considerando as características das práticas agro-florestais. Os territórios rurais de “renaturalização” circunscrevem as áreas de características mais rurais, com baixas densidades populacionais, mais excêntricas e com uma morfologia serrana, onde a ocupação do solo remete, em grande medida, para a gestão de matos e florestas e para a manutenção de práticas agro-pecuárias brandas. O “isolamento” fez com que resistssem marcas de identidade paisagística a relevar, radicadas em valores de assunção coletiva de base imaterial, de memórias e de representações idiossincráticas, mais ou menos locais, ou seja, de elementos de identidade. As “marcas” diferenciadoras implicam uma estratégia baseada na produção florestal, mas também na valorização de saberes e sabores tradicionais, em parte através das IPG (indicação geográfica protegida), das DOP (denominação de origem protegida) ou ETG (especialidade tradicional garantida). Por fim, deve-se referir a importância da manutenção da estabilidade formal e estética da paisagem, fundindo a componente produtiva agro-florestal com as questões ambientais e culturais. Nas freguesias rurais sobretudo dos concelhos de Valongo, Gondomar e Paredes, a revitalização da agrícola tem uma configuração territorial periurbana. Nestes territórios deve-se fomentar as práticas de agricultura de proximidade, densificando um verde urbano produtivo. As explorações são de pequena dimensão, empresariais ou de “lazer”, essencialmente dirigidas para a horticultura, mercantilizadas e interiorizando sistemas de distribuição diferentes conforme a dimensão. Esta prática agrícola possibilitará recuperar parte da atual superfície agrícola, estatisticamente definida como não utilizada (muitas vezes espaços anteriormente expectantes da urbanização). Esta prática agrícola de proximidade (biológica ou tradicional) tenderá a ser mais pulverizada, não deixando de ter uma grande importância para a sustentabilidade territorial e como complemento económico de um número muito significativo de famílias da AMP.

Por fim, nas freguesias rurais ainda emergem territórios de dominância de fileiras produtivas intensivas, que ao contrário dos sistemas anteriores, apresentam uma acentuada concentração produtiva e um confinamento e compartimentação espacial mais evidente. A produção hortofrutícola, além das hortas familiares, apresenta um carácter disperso e pulverizado nas freguesias rurais, com múltiplos enlaces a jusante (dos mercados locais, ao regional) dependendo do respectivo volume da produção. Na fileira vitícola ocorreu também, considerando os últimos dez anos, um processo de reordenamento da estrutura produtiva. Embora o decréscimo do número de produtores tenha sido generalizado, evidenciam-se dois territórios onde a fileira vitícola permanece relevante: a mancha a Nordeste que inclui os municípios de Valongo, Paredes e Santo Tirso e, uma outra, a Sul, que abrange o município de Vale de Cambra, sendo a concentração produtiva mais relevante em Valongo e Santo Tirso e mais pulverizada em Paredes e Vale de Cambra. A fileira florestal reparte-se entre a “mata camponesa” as chamadas bouças dispersas pela área das colinas e alvéolos,

portanto a cotas entre os 50 e os 300 metros, enquanto a floresta de produção depende essencialmente da indústria transformadora que opera na fileira.

Por fim deve-se referir, os territórios rurais de “interdição”, que são as áreas vulneráveis e de maior risco ambiental, a exemplo dos leitos de inundação dos rios, ou os territórios de prática condicionada da agricultura a fim de proteger os sistemas frágeis de montanha (nascentes, manutenção dos fluxos de biodiversidade, etc.).

ZONAS COSTEIRAS

Nas zonas costeiras, deverão ser privilegiadas ações de criação e flexibilidade de emprego local ligado à economia do mar, de valorização e diversificação da oferta, apostando em atividades tradicionais e emergentes, bem como de sensibilização marítima, incluindo o apoio à capacitação de atores que realizam atividades ligadas ao mar, à melhoria das suas competências e à sua adaptação aos contextos de produção, de fomento do desporto escolar ligado às atividades náuticas. Analisando os dados do pessoal ao serviço do Ministério do Trabalho e Segurança Social, os concelhos que se manifestam mais especializados nestas atividades são Matosinhos, Vila do Conde, Póvoa do Varzim e Espinho, com especial destaque para Vila do Conde.

BACIAS DE EMPREGO

Em 2009, a AMP tem 120 mil desempregados inscritos nos centros de emprego e formação profissional, mas em 2013 os valores já estavam nos 154 mil. Há concelhos em que o fenómeno atinge dimensões muito graves (pela dimensão absoluta do problema e pela sua dinâmica), com especial destaque para Vila Nova de Gaia, Porto, Gondomar, Matosinhos e Maia. Em termos de sectores de atividade, o terciário ganha a primazia em termos absolutos, concentrando 64%, e o sector secundário 35% do total. Em termos concelhios, os perfis de atividades são diferenciados, no entanto, o terciário domina em quase todos, com exceção de Paredes, Santa Maria da Feira e Santo Tirso. A escolaridade dos desempregados também coloca novos desafios e evidencia a necessidade da construção de um Pacto de Empregabilidade, pois o desemprego é muito intenso em todos os níveis de escolaridade. Um grande número de desempregados têm níveis muito baixos de escolaridade (4% sem escolaridade, 24,5% com o 1º ciclo, e 17,6% com o 2º ciclo), pois 46% dos desempregados não tem a escolaridade obrigatória e 19,5% só o ensino básico (3º ciclo).

Refletindo os números relativos ao desemprego com o ensino secundário e superior, verificamos que em termos absolutos são muito significativos - 33 mil com o ensino secundário e quase 20 mil com o ensino superior – totalizando respetivamente 21,5% e 12,6% do desemprego total.

Nesse sentido, a evolução do emprego dependerá de um melhor ajustamento das necessidades do mercado com a oferta, mas também da própria dinâmica de reestruturação económica. As subidas nas cadeias de valor da base económica metropolitana exige a inserção de novos ativos mais qualificados. Nesse sentido, o Pacto de Empregabilidade tem de se articular com a estratégia de reforço da competitividade das PME e com o reforço da competitividade metropolitana. A estrutura produtiva está muito segmentada territorialmente, logo o pacto para a empregabilidade deve também refletir esta estrutura espacial.

PARCERIA PARA O DESENVOLVI- MENTO E COESÃO TERRITORIAL.

A parceria à escala sub-regional já é, e foi também no passado recente, uma realidade que está no terreno, tal como demonstram as conclusões do inquérito às Redes Institucionais bem como a participação ativa ao longo do processo de construção do plano de desenvolvimento, uma realidade que se expressa numa prática de cooperação presente neste território em diversas áreas de atuação.

A parceria constitui uma fator-chave para a implementação da Estratégia e do Plano de Ação. Nesta medida, o envolvimento ativo das regiões, das autarquias locais e das suas associações bem como de todos os agentes relevantes económicos, sociais e culturais nas várias fases do ciclo de programação (preparação, estratégia, execução, monitorização e avaliação) constitui uma condição do seu sucesso.

O desafio com que a NUTS III Área Metropolitana do Porto está agora confrontada em face das exigências do novo ciclo de programação dos fundos estruturais consiste no aprofundamento e capacitação da parceria sub-regional.

Coerentemente com o previsto no Acordo de Parceria que atribui a liderança e a iniciativa às entidades intermunicipais, o modelo de gestão consagra essa solução e prevê uma solução institucional baseado nos órgãos próprios da Área Metropolitana do Porto, designadamente o Conselho Metropolitano e o Conselho Estratégico para o Desenvolvimento Metropolitano.

CONSELHO METROPOLITANO

Como órgão de topo da AMP 2020 surge o Conselho Metropolitano de que fazem parte todos os Presidentes das câmaras municipais dos municípios que integram a Área Metropolitana do Porto. Trata-se do órgão máximo da parceria a quem competirá decidir, em última instância, sobre as matérias relevantes do ponto de vista estratégico e operacional. Competirá, ainda a este órgão a representação externa da parceria junto das instâncias regionais, nacionais e europeias.

CONSELHO ESTRATÉGICO PARA O DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO

Por seu turno, o Conselho Estratégico para o Desenvolvimento Metropolitano, órgão próprio da Área Metropolitana do Porto, cuja constituição encontra-se prevista na Lei n.º 75/2013 de 12 de Setembro, tem natureza consultiva e é constituído por representantes das instituições, entidades, e organizações com relevância e intervenção no domínio dos interesses municipais. No contexto do modelo de governação proposto, o Conselho Estratégico para o Desenvolvimento Metropolitano mantém a sua natureza consultiva e funções no âmbito do acompanhamento estratégico.

Durante a fase de operacionalização da estratégia, a ação do Conselho Estratégico para o Desenvolvimento Metropolitano, não obstante manter a natureza consultiva, e, por isso, não revestindo as posições por si tomadas um caráter vinculativo, apresenta grande relevância na medida em que deverá assegurar o acompanhamento e a monitorização estratégica ao longo de todo o período de execução do Plano Estratégico de Base Territorial AMP 2020.

MODELO DE GOVERNAÇÃO AMP 2020

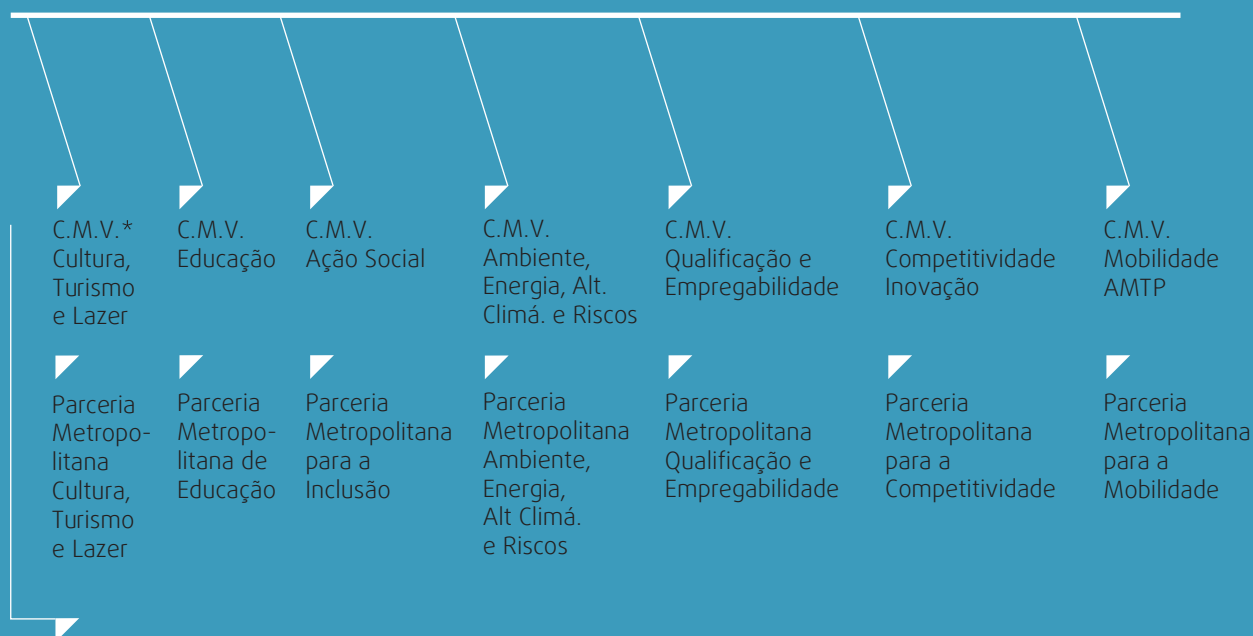
CONSELHO ESTRATÉGICO
PARA O DESENVOLVIMENTO
METROPOLITANO

CONSELHO METROPOLITANO

CONSELHO METROPOLITANO PARA O PLANEAMENTO ESTRATÉGICO



REDES METROPOLITANAS



PLATAFORMA DE COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL

ESTRUTURA DE SUPORTE TÉCNICO

*C.M.V. (Conselho Metropolitano de Vereadores)

CONSELHO METROPOLITANO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

O Modelo de Governação prevê, ainda, uma estrutura de carácter operacional, que se propõe corresponda ao Conselho Metropolitano de Planeamento Estratégico AMP 2020 e que assegure o acompanhamento do processo de elaboração do Plano Estratégico de Base Territorial AMP 2020.

Propõe-se que venha a assumir um papel fundamental no planeamento, articulação, integração e operacionalização da Estratégia, do Plano de Ação da AMP 2020.

Trata-se de uma estrutura charneira do modelo de governação adotado que assegurará a dinamização da estratégia e do plano de ação. Constituído, fundamentalmente, por representantes dos Municípios será contudo a ponte de articulação com a parceria metropolitana, velando pela coerência global da ação da AMP.

REDES METROPOLITANAS

Não obstante a presença no território de redes de colaboração institucional informais, ativas ou em fase de criação, em termos globais o nível de conectividade sub-regional, o comprometimento em torno de objetivos comuns, o desenvolvimento de projetos em parceria e a partilha de informação apresentam, todavia, debilidades.

As Redes Metropolitanas temáticas são constituídas pelos:

// Conselhos Metropolitanos de Vereadores, da respetiva área temática;

// Parcerias Metropolitanas - compostas pelos agentes relevantes, de natureza pública ou privada, institucional ou empresarial, em cada área temática.

Indicam-se, a título exemplificativo, algumas redes metropolitanas temáticas ou setoriais a criar às quais poderão vir a ser acrescentadas outras à medida que tal se justifique:

// Cultura, Turismo e Lazer;

// Educação;

// Inclusão;

// Ambiente, Energia, Alterações Climáticas e Riscos;

// Qualificação e Empregabilidade;

// Competitividade e Inovação;

// Mobilidade;

// Regeneração Urbana e Ordenamento.

Poderá vir a justificar-se a criação de outras Redes Metropolitanas bem como novos Conselhos Metropolitanos de Vereadores.

PLATAFORMA DE COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL

A Plataforma de Cooperação Institucional não constitui propriamente um órgão formal, compreendendo, antes, o estabelecimento de redes, de mecanismos, protocolos, procedimentos e sistemas de partilha de informação e de cooperação que contribuam para o surgimento de redes e alianças sub-regionais capazes de trabalhar em conjunto na prossecução de objetivos estratégicos partilhados, através da realização de projetos e iniciativas concretas. Para o sucesso desta iniciativa, torna-se vital a aposta, em paralelo, numa forte dinamização da parceria, assente numa plataforma tecnológica (web) de comunicação, na capacitação das instituições de suporte à base empresarial, social e ambiental bem como na qualificação e retenção dos seus recursos humanos.

ESTRUTURA DE SUPORTE TÉCNICO

A coordenação, execução, comunicação, monitorização e avaliação da execução do Plano Estratégico de Base Territorial AMP 2020, ao longo de todo o período de programação de 7 anos, tem como condição de base a existência de uma Estrutura Técnica de Suporte dotada dos recursos humanos e materiais adequados.

Assim, prevê-se o acolhimento na Área Metropolitana do Porto de uma unidade de apoio técnico a todos os órgãos que compõem o modelo de governação da parceria, recorrendo para o efeito às suas competências e recursos próprios ou externos.

Sob a responsabilidade direta da Comissão Executiva Metropolitana, a Estrutura de Suporte Técnico deverá dar resposta às exigências que a dinamização, a gestão, a animação, a comunicação, a monitorização e a avaliação do Pacto para o Desenvolvimento e Coesão Territorial exigem.

Nesta medida, torna-se necessário reunir um conjunto de competências técnicas diversificadas, seja na área estrita da gestão dos FEEI, seja nas áreas temáticas fundamentais da Estratégia e do Plano de Ação AMP 2020 que assegure o apoio técnico aos diferentes órgãos que integram o modelo de governação proposto e aos diferentes parceiros, públicos e privados, chamados a dinamizar iniciativas e projetos das redes criadas, no âmbito da Plataforma de Cooperação Institucional.

COMUNICAÇÃO

A execução da iniciativa AMP 2020, nas suas diversas vertentes e modalidades, deverá ser acompanhada de um esforço de comunicação relativamente à divulgação das oportunidades de financiamento, publicitação dos resultados obtidos e aos apoios comunitários.

Para o efeito, deverá ser implementada uma estratégia consubstanciada num plano de comunicação AMP 2020 que observe e execute as orientações contidas na regulamentação europeia comunitária e nacional aplicável.

AValiação e MONITORI- ZAÇÃO

Foi selecionado um conjunto de indicadores de avaliação que deverão constituir uma referência para a avaliação do programa no seu período de vigência, tendo por base informação disponível ou publicada por entidades oficiais ou a fornecer pelos próprios projetos. O valor atribuído a esses indicadores deverá decorrer da aplicação de todo um conjunto de atuações nos diferentes eixos de intervenção, o que deverá permitir o alcance de determinadas Metas. Convém frisar que a verificação da evolução de alguns indicadores por concelhos da AMP dependerá da realização de alguns inquéritos, sendo que esta constitui uma das necessidades mais urgentes do Plano de Ação AMP 2020 (nomeadamente, o inquérito à mobilidade e os inquéritos dirigidos ao ambiente ou à eficiência energética).

O sistema de informação e monitorização deverá ser organizado em função:

// Dos objetivos identificados na estratégia, tendo em vista a avaliação da eficiência do Plano (resultados atingidos em função dos objetivos);

// Do Plano de Ação (que incluirá os meios financeiros), tendo em vista a avaliação da sua eficácia (resultados atingidos em função do Plano de Ação) e o impacto do Plano (efeitos atingidos em função do Plano de Ação).

O sistema de indicadores de informação e monitorização deverá

vir a ser objeto de análise e ajustamento no âmbito do processo de governação do Plano, pois as metas a atingir correspondem a níveis de responsabilização das instituições envolvidas na execução do Plano. Não havendo ainda uma previsão dos volumes financeiros a envolver por Eixo de intervenção, as metas a atingir são simplesmente uma referência.

Em face da lista de indicadores contidos na versão provisória do Programa Operacional Regional do Norte, a AMP, em função da sua capacidade, identificou o seu contributo para as metas regionais, assumindo níveis de responsabilidade tendo em consideração a sua dimensão económica, social e ambiental e a sua importância institucional.

Tendo em conta estes considerandos, o sistema de informação e monitorização do Plano AMP 2020 encontra-se organizado por eixos de intervenção e identifica uma lista de indicadores-chave, com a proposta das Metas a atingir em 2020 e os objetivos em que se enquadram.

EIXO 1 CONHECER, EMPREENDER E INTERNACIONALIZAR

OBJETIVO ESPECÍFICO	INDICADOR	META 2023	UNID.	OBSERVAÇÕES
OE 1.3	Start-ups inovadoras atraídas para cidades da AMP	150	Nº	
OE 1.3	Spin-offs apoiados	150	Nº	
OE 3.1	Laboratórios criativos apoiados	50	Nº	
OE 3.1	Incubadoras consolidadas e espaços para o empreendedorismo e inovação apoiados	10	Nº	
OE 3.2	Implementação de planos de ação para dinamizar novas cadeias de valor e plataformas de inovação	10	Nº	
OE 3.2	Ações de formação-ação para o empreendedorismo	50	Nº	
OE 3.2	Recursos humanos nos municípios formados para o apoio à competitividade e inovação	90	Nº	[17 Municípios +AMP] x média de 5 quadros por organização

EIXO 2 DESCARBONIZAR

OE4.2	Consumo de energia final nas empresas	4000	tep	A Meta para a Região Norte é 10500 a 13000 em 2023.
OE4.1	Consumo de energia primária na administração local	45000	MWh	A Meta Região Norte é 75000 a 90000 em 2023.
OE4.1	Proporção de fogos de habitação social com classificação energética	60%	%	A Meta Região Norte é 12,5% a 15% em 2023.
OE4.3 OE4.4 OE5.1 OE5.2 OE5.3	Total de gases com efeitos de estufa na área urbana (universo: áreas urbanas abrangidas por estas intervenções)	2000000	Ton CO2	A Meta para a Região Norte é 4.960.000 em 2023.
OE4.2	Número de empresas com consumo de energia melhorado	50	Nº	A Meta para a Região Norte é 100 em 2023.
OE4.1	Decréscimo anual do consumo de energia nos edifícios públicos (ICC)	5.000.000	MWh /ano	A Meta para a Região Norte é 11.000.000 em 2023.
OE4.1 OE5.1 OE5.3	Nº de agregados familiares com consumo de energia melhorado (ICC)	1000	Nº	A Meta para a Região Norte é 1750 em 2023.

EIXO 3 SALVAGUARDAR E PRESERVAR

OE6.1	Melhoria do estado de conservação de espécies e habitats protegidos regionalmente representativos (medida pelo decrésc. do nº de espécies e habitats com estado de conservação inadequado ou mau e de espécies de aves com tendência populacional decrescente, identificadas na lista de espécies e habitats regionalmente representativos)	75	%	A Meta para a Região Norte é 75% em 2023.
OE6.2	Aumento esperado do número de visitantes nos sítios e atrações culturais ou naturais apoiados (ICC)	10	%	A Meta para a Região Norte é 75% em 2023.
OE6.1 OE6.2	Superfície dos habitats apoiados para atingirem um melhor estado de conservação (ICC)	15	mil ha	A Meta para a Região Norte é 44 mil ha em 2023.

EIXO 4 QUALIFICAR E VALORIZAR

OE5.2 OE6.3 OE6.4	Superfície total de zonas industriais reabilitadas	7500	M2	A Meta para a Região Norte é 30 mil m2 em 2023.
OE4.4 OE5.2 OE6.5	Espaços abertos criados ou reabilitados em zonas urbanas (ICC)	250.000	M2	A Meta Região Norte é 1.000.000 m2 em 2023.
OE6.2	Aumento esperado do número de visitantes nos sítios e atrações culturais ou naturais apoiados (ICC)	10	%	A Meta para a Região Norte é 10% em 2023.
OE6.5	População que habita em áreas objeto de estratégias integradas de desenvolvimento urbano relativamente à população urbana	30	%	A Meta para a Região Norte é 380 mil em 1 milhão e 470 mil.

EIXO 5 ACEDER E TRANSPORTAR

OBJETIVO ESPECÍFICO	INDICADOR	META 2023	UNIDADE	VALOR REFER.	OBSERVAÇÕES
OE7.1.	Área bruta operacional em Plataformas Logísticas	250	Hectares	350 ha	Portugal Logístico. Realização de 71% considerando as intervenções em curso (PL Leixões)
OE7.1.	Deslocalização para PL de operadores logísticos já instalados na AMP	75	Hectares (novas instal)	250 ha	30% Da área bruta das Plataformas Logísticas criadas
OE7.1	Construção da Variante à N14 entre Maia e Trofa	15	km	35 Km (*)	(*) - Entre N12 e A7. Prioridade ao troço entre Maia e a N104 (15 km)
OE7.1	Construção da 2ª Fase da ligação entre Arouca e SM Feira (conjugado com o corredor do IC35)	23	km	23 Km (*)	(*) - Entre Variante existente (1ª fase) e IC2
OE7.2	Taxa de ocupação na rede do Metro do Porto	21	% (anual média)	17% (2012)	Relatório e Contas MP
OE7.3	Espaço público integrado em projetos de requalificação urbana que deixam de estar afetos à circulação/ estacionamento automóvel	8.000	m2	40.000	“Metas estimadas a partir da área média a requalificar por cada intervenção integrada (50.000 m2) e considerando que 40% da área intervencionada é destinada à circulação e 25% desta corresponde à área que deixa de estar afeta”
OE7.3	Criação de redes cicláveis como soluções para o transporte intraurbano	240	Km	na	Ciclovias de todo o tipo (unidirecionais mais ou menos segregadas e bidirecionais)
OE7.3	Estacionamento de residentes para libertação de espaço automóvel	5.000	Nº Lugares	na	Admite-se como possível a criação de 250 lugares/ intervenção urbana X 20 intervenções na AMP
OE7.3	Qualificação do espaço público das urbanizações de forte densidade residencial	15	Nº	na	Intervenções urbanísticas de qualificação e redução do espaço automóvel.

EIXO 6 EDUCAR, QUALIFICAR E EMPREGAR

OBJETIVO ESPECÍFICO	INDICADOR	META 2023	UNIDADE	OBSERVAÇÕES
7	Nº de alunos apoiados e diplomados no 9º ano de escolaridade ISCED 2 e nível de qualificação 2	5400	Nº	A Meta para a Região Norte é 13500.
OE 10.1	Percentagem de alunos do ensino básico apoiados pela ação social escolar que concluíram o ano letivo	98	%	A Meta para a Região Norte é 98.
OE 10.5	Nº de alunos certificados nos Cursos Técnicos Superiores Profissionais	1800	Nº	A Meta para a Região Norte é 4400.
OE 10.2	Nº de doutoramentos e de pós-doutoramentos concluídos	500	Nº	A Meta para a Região Norte é 750.
OE 10.2 OE 10.5	Número de alunos abrangidos diplomados nos CET, ISCED 4 e nível de qualificação 5	2600	Nº	A Meta para a Região Norte é 6500.
OE 10.1 OE 10.3	Nº de alunos abrangidos nas ofertas formativas dirigidas à promoção do sucesso educativo, com nível de saída 9º ano de escolaridade, ISCED 2 e nível de qualificação 2), por ano.	2600	Nº	A Meta para a Região Norte é 6500.
OE 10.1	Nº de alunos com apoios específicos da ação social escolar, por ano	9000	Nº	A Meta para a Região Norte é 22000.
OE 10.2 OE 10.3 OE 10.5	Nº de alunos abrangidos em cursos técnicos superiores profissionais, por ano.	340	Nº	A Meta para a Região Norte é 850.
OE 10.5	Nº de bolseiros de doutoramento e de pós-doutoramento apoiados, por ano.	2400	Nº	A Meta para a Região Norte é 3200.
OE 10.5	Número de alunos abrangidos nos CET, ISCED 4 e nível de qualificação 5, por ano	480	Nº	A Meta para a Região Norte é 1200.
OE 10.4	Nº de alunos/formandos abrangidos pelas infraestruturas de educação/formação intervencionadas	13000	Nº	A Meta para a Região Norte é 32200.
OE 10.4	Taxa de cobertura da requalificação/modernização das escolas do ensino básico e secundário (refere-se a % de alunos)	91	%	A Meta para a Região Norte é 91%.
OE 8.1 OE 8.2	Participantes empregados 6 meses depois de terminada a participação num estágio profissional	300	Nº	A Meta para a Região Norte é 650.
OE 8.1 OE 8.2	Participantes empregados 6 meses depois de terminada a participação nas ações de apoio à contratação	40	Nº	A Meta para a Região Norte é 100.
OE 8.1 OE 8.2	% de doutorados contratados por empresas que se encontram empregados em empresas 6 meses após o apoio	90	%	A Meta para a Região Norte é 90%.
OE 8.2	Postos de trabalho criados, incluindo autoemprego, que permanecem 12 meses após o fim do apoio	2250	Nº	A Meta para a Região Norte é 5300.
OE 8.3	% dos ativos que concluíram ações de formação para a inovação e gestão	90	%	A Meta para a Região Norte é 90%.
OE 8.1 OE 8.2 OE 8.3	Participantes que beneficiam dos estágios profissionais	1000	Nº	A Meta para a Região Norte é 2150.

OE 8.1	Participantes que beneficiam dos apoios à contratação	1200	Nº	A Meta para a Região Norte é 3000.
OE 8.2				
OE 8.3				
OE 8.1	Número trabalhadores altamente qualificados (incluindo doutorados e pós-doutorados) contratados por empresas apoiadas	420	Nº	A Meta para a Região Norte é 1045.
OE 8.2				
OE 8.5				
OE 8.3	Postos de trabalho criados, incluindo autoemprego	3550	Nº	A Meta para a Região Norte é 8.850.
OE 8.2	N.º de ativos abrangidos em ações de formação em contexto empresarial	35000	Nº	A Meta para a Região Norte é 80.000.

EIXO 7 INCLUIR

OBJETIVO ESPECÍFICO	INDICADOR	META 2023	UNIDADE	OBSERVAÇÕES
OE 9.1	Projetos de Inovação e de experimentação social apoiados	10	N.º	A Meta para a Região Norte é 25.
OE 9.2				
OE 9.3	Diminuição da população residente em risco de pobreza ou de exclusão social	<30	%	
OE 9.4				
OE 9.1	Estratégias DLBC apoiadas	10	N.º	A Meta para a Região Norte é 16.
OE 9.4				
OE 9.1	Diminuição da taxa de privação material	<35	%	
OE 9.2				
OE 9.3				
OE 9.4	Participantes empregados 6 meses depois de terminada a participação m ações de trabalho socialmente necessário	720	Nº	A Meta para a Região Norte é 1800.
OE 9.1	Postos de trabalho criados incluindo autoemprego que permanecem 12 meses após o fim do apoio	32	Nº	A Meta para a Região Norte é 80.
OE 9.2				
OE 9.1	Participantes em ações de trabalho socialmente necessário	15000	Nº	A Meta para a Região Norte é 37.500.
OE 9.2				
OE 9.5	Equipamentos apoiados	52	Nº	A Meta para a Região Norte é 130.
OE 9.5	População coberta por serviços de saúde melhorados	110000	Nº	A Meta para a Região Norte é 275.000.
OE 9.4	Espaços abertos criados reabilitados em zonas urbanas	160000	Nº	A Meta para a Região Norte é 400.000.
OE 9.1	Novas entidades apoiadas	20	Nº	A Meta para a Região Norte é 50.
OE 9.2				
OE 9.5	Vagas criadas resultantes de processos de reconversão de equipamentos	290	Nº	A Meta para a Região Norte é 725.
OE 9.1	População residente beneficiada por intervenções em territórios prioritários	32000	Nº	A Meta para a Região Norte é 80.000.
OE 9.2				
OE 9.3				
OE 9.1	Novas entidades apoiadas que permanecem com atividade 12 meses após fim do apoio	15	Nº	A Meta para a Região Norte é 39.
OE 9.2				
OE 9.3				

EIXO 8 CAPACITAR, COOPERAR E GOVERNAR

OBJETIVO ESPECÍFICO	INDICADOR	META 2023	UNIDADE	OBSERVAÇÕES
OE 11.1	Nº de projetos de promoção e capacitação institucional e do desenvolvimento regional apoiado	5	N.º	A Meta para a Região Norte é 80
OE 11.2				
OE 11.3				
OE 11.1	Nº de instituições envolvidas nos projetos de promoção da capacitação institucional e do desenvolvimento regional apoiados	35	N.º	A Meta para a Região Norte é 200
OE 11.2				
OE 11.3				
OE 11.1	N.º de pessoas da administração pública envolvidas em ações de formação direcionadas para a reorganização e modernização	1500	N.º	A Meta para a Região Norte é 9780
OE 11.2				
OE 11.3				
OE 11.1	Percentagem dos trabalhadores formados no âmbito das intervenções apoiadas face ao total de trabalhadores potencialmente envolvidos nos processos de modernização e/ou reorganização	45	%	A Meta para a Região Norte é 40-50%
OE 11.2				
OE 11.3				
OE 2.1	Percentagem de câmaras municipais que disponibilizam o preenchimento e submissão de formulários na Internet	100%	%	A Meta para a Região Norte é 70-80%
OE 2.2				
OE 11.4	N.º de projetos de cooperação territorial em que a AMP participa	1	N.º	



UNIÃO EUROPEIA
Fundo Europeu de
Desenvolvimento Regional