

# Infraestruturas para a competitividade



## Fase 1 Relatorio Final

Antonio Figueiredo





**INFRAESTRUTURAS PARA A COMPETITIVIDADE**

**(FASE 1)**

**RELATÓRIO FINAL**

**EDITA:**

**EIXO ATLÂNTICO DO NOROESTE PENINSULAR**

**AUTOR**

**ANTONIO FIGUEREDO**

**QUATERNAIRE PORTUGAL, CONSULTORIA PARA O DESENVOLVIMENTO, SA**

**MATOSINHOS, 20 DE JANEIRO DE 2014**

## ÍNDICE

<b>1. APRESENTAÇÃO.....</b>	<b>6</b>
<b>2. ANTECEDENTES, OBJETIVOS E ALCANCE DO ESTUDO .....</b>	<b>8</b>
2.1. Antecedentes .....	8
2.2. Objetivos .....	9
2.3. Alcance.....	11
<b>3. INFRAESTRUTURAS E COMPETITIVIDADE NO SISTEMA URBANO DO EIXO ATLÂNTICO: ALGUMAS QUESTÕES CONCEPTUAIS .....</b>	<b>12</b>
3.1. Nota preliminar.....	12
3.2. Breves notas conceptuais.....	13
<b>4. REPOSICIONAMENTO DA EURO-REGIÃO NA GLOBALIZAÇÃO (INWARD E OUTWARD): QUE INFRAESTRUTURAS PRIORITÁRIAS .....</b>	<b>18</b>
4.1    Elementos de geoestratégia da Euro-região.....	18
4.2    Dimensões <i>inward</i> e <i>outward</i> do posicionamento da Euro-região na globalização.....	21
<b>5. AVALIAÇÃO DO ESTADO ATUAL DO SISTEMA URBANO DA EURO-REGIÃO EM MATÉRIA DE INFRAESTRUTURAS PRODUTIVAS PRIORITÁRIAS .....</b>	<b>25</b>
5.1. A modernização da linha Porto-Vigo.....	25
5.1.1. Ponto de situação .....	25
5.1.2. O transporte de mercadorias e o Corredor Atlântico .....	30
5.1.3. Monitorização e fatores de incerteza .....	33
5.2. Sistema portuário.....	35
5.2.1. Caracterização do sistema portuário .....	36
5.2.2. Síntese: que potencial de cooperação entre os portos do Eixo Atlântico? .....	45
5.3. Sistema aero-portuário .....	47
5.4. Sistema logístico.....	57
5.4.1.    Contextualização da relevância do sistema logístico .....	57
5.4.2. Avaliação do estado da arte e potencial de cooperação associado.....	60
5.4.3. Síntese.....	74

5.5. Infraestruturas científico-tecnológicas e Estratégias de Especialização Inteligente na Euro-região .....	76
5.5.1. Por que razão tratar este tema? .....	76
5.5.2. Elementos de abordagem conceptual.....	77
5.5.3. Desenvolvimentos.....	82
<b>6. TEMAS DE DESENVOLVIMENTO PRIORITÁRIO PARA A SEGUNDA FASE DO ESTUDO.....</b>	<b>89</b>
6.1. Síntese preliminar do estado da arte em matéria de IPC .....	89
6.2. Prioridades a discutir no EA para o desenvolvimento da segunda fase do estudo .....	92
<b>7. BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>95</b>
<b>8. ANEXOS.....</b>	<b>99</b>
8.1. Revisão de literatura: infraestruturas de transporte e crescimento económico .....	99
8.2. Capacidades Técnicas do Sistema Portuário .....	106
8.3. Guiões de entrevistas.....	109
8.3.1. Zona Franca de Vigo .....	109
8.3.2. Aeroporto de Vigo .....	111
8.3.3. Aeroporto de Santiago de Compostela .....	113
8.3.4. Autoridade Portuária de Vigo .....	115

## INDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Competitividade: empresas e território .....	15
Figura 2 – Efeito Multiplicador das Infraestruturas (elaboração QP).....	102

## INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Total de Bens Carregados e Descarregados, entre 2001 e 2011, por região (milhares de toneladas).....	37
Gráfico 2 - Movimento dos Contentores nos grandes Portos, entre 2007 e 2012, por Porto (TEUS).....	39
Gráfico 3 - Movimento dos Contentores nos grandes Portos, em 2011, por Porto (TEUS) .....	39

Gráfico 4 - Mercadoria carregada por destino, em 2011, por Porto (%).....	40
Gráfico 5 - Mercadoria Descarregada por Origem, em 2011, por Porto (%).....	41
Gráfico 6 - Movimento total de mercadoria transacionada, entre 2007 e 2012, por Porto (toneladas) ...	42
Gráfico 7 - Transporte marítimo de mercadorias nos grandes Portos, em 2011, por Porto (milhares de toneladas).....	42
Gráfico 8 - Mercadoria carregada por categorias, em 2011, por Porto (%).....	43
Gráfico 9 - Movimento de Passageiros de Cruzeiro nos grandes Portos, entre 2007 e 2012, por Porto (n.º).....	44
Gráfico 10 - Peixe Fresco, em 2011, por Porto (toneladas).....	45
Gráfico 11 - Evolução dos Movimentos nos aeroportos do Norte de Portugal-Galiza, entre 2000 e 2012	48
Gráfico 12 - Evolução do número de Passageiros Totais nos aeroportos Norte de Portugal-Galiza, entre 2000 e 2012 (N.º).....	49
Gráfico 13 - Movimento de Passageiros nos aeroportos Norte de Portugal – Galiza, em 2012 .....	50
Gráfico 14 - Movimentos de Carga nos aeroportos Norte de Portugal – Galiza, em 2012 .....	51
Gráfico 15 - Evolução dos Passageiros Ibéria nos aeroportos da Galiza, entre 2000 e 2012 .....	52
Gráfico 16 - Evolução do peso de passageiros Ibéria no total de passageiros dos aeroportos da Galiza, entre 2000 e 2012.....	53
Gráfico 17 - Evolução do Nº de Passageiros TAP, Ryanair e Easyjet no aeroporto Francisco Sá Carneiro, entre 2006 e 2012.....	53
Gráfico 18 - Evolução do peso dos passageiros TAP, Ryanair e Easyjet no aeroporto Francisco Sá Carneiro, entre 2006 e 2012.....	54
Gráfico 19 - Evolução dos passageiros Ryanair nos aeroportos Francisco Sá Carneiro e de Santiago, entre 2006 e 2012 .....	54
Gráfico 20 - Evolução do peso dos passageiros Ryanair nos aeroportos Francisco Sá Carneiro e de Santiago, entre 2006 e 2012.....	55
Gráfico 21 - Índice de Dependência, entre 2006 e 2012.....	55

## INDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Acessibilidades das infraestruturas Portuárias .....	36
Quadro 2 - Taxa de Crescimento dos Bens Carregados e Descarregados, entre o período de 2004 e 2007 e 2008 e 2011, por região (%).....	38
Quadro 3 - Importações e Exportações (Intracomunitárias) na Euro-região Galiza-Norte de Portugal, em 2011, por região (milhões de euros).....	40
Quadro 4 - Importações e Exportações (Intracomunitárias) na Euro-região Galiza-Norte de Portugal, em 2011, por destino e origem (milhões de euros) .....	41
Quadro 5 - Características técnicas dos aeroportos Norte de Portugal-Galiza .....	47
Quadro 6 - Variação da Evolução dos Passageiros Totais nos aeroportos Norte de Portugal-Galiza, em 2000/01, em 2006/07 e em 2011/12 .....	49
Quadro 7 - Evolução Carga transportada nos aeroportos Norte de Portugal-Galiza, entre 2000 e 2012 (Toneladas) .....	50
Quadro 8 - Principais Rotas dos aeroportos Norte de Portugal-Galiza, em 2011 .....	52
Quadro 9 - Um modelo possível de mapeamento do sistema de infraestruturas científico-tecnológicas na Euro-região .....	79
Quadro 10 - Nível I do Sistema Regional de Inovação galego .....	80
Quadro 11 - Impacto das Infraestruturas em Variáveis Macroeconómicas, em Portugal, entre 1976 e 1998 (Pereira e Andraz, 2002) .....	100
Quadro 12 - Impacto das Infraestruturas em Variáveis Macroeconómicas, em Espanha, entre 1956 e 1997 (Pereira, 2000) .....	101
Quadro 13 - Superfície marítima, em 2011, por Porto (metros).....	106
Quadro 14 - Superfície do molhe por uso, em 2011, por Porto (metros) .....	107
Quadro 15 - Capacidade de armazenamento, produção e área das instalações piscatórias, em 2011, por Porto.....	107
Quadro 16 - Gruas, em 2011, por Porto (n.º) .....	108

## 1. APRESENTAÇÃO

---

O presente relatório apresenta os resultados da primeira fase do estudo oportunamente lançado pelo Eixo Atlântico no âmbito do seu serviço de estudos, centrado no tema das infraestruturas para a competitividade (IPC) e que visava essencialmente proporcionar ao Eixo Atlântico e à sua Comissão Executiva elementos de reflexão sobre o posicionamento do sistema de cidades em matéria de infraestruturas.

Os antecedentes do trabalho situam-se nas sucessivas atualizações realizadas em torno do **Plan de Infraestructuras** e também em diferentes trabalhos concretizados pelo Servicio de Estudios do Eixo Atlântico sobre sistemas de transportes, designadamente o sistema portuário e aeroportuário. O estudo mantém também relações de complementaridade com a Agenda do Mar que o Eixo Atlântico tem vindo a promover, designadamente com o trabalho **“El sistema urbano del Eixo Atlântico ante las nuevas estratégias marítimas Europeas – una propuesta de agenda e de acción concertada”**, coordenado pelo Professor Fernando Laxe.

É relevante ter em conta que a decisão inicialmente assumida pelo Eixo Atlântico foi a de realizar o presente estudo em termos faseados, permitindo que, em fins de Janeiro de 2014, os resultados obtidos com a primeira fase (que constam do presente relatório) permitissem uma avaliação intermédia do interesse e rumos futuros do projeto. E não menos importante, o faseamento do estudo está desenhado para que, à medida que se vão sendo conhecidos os contornos da programação 2014-2020 nas duas regiões, Galicia e Norte de Portugal, e no domínio da cooperação territorial, a segunda fase possa ser desenvolvida de acordo com as prioridades que o Eixo Atlântico assumirá no contexto da nova programação.

Refira-se ainda que o presente relatório foi já objeto de uma pré-apresentação à Comissão Delegada do Eixo Atlântico de Planeamento, Infraestruturas e Transportes (PIT), em reunião desta Comissão realizada no Porto no dia 10 de dezembro de 2013.

O presente trabalho foi possível realizar com a disponibilidade manifestada por alguns atores cruciais na Euro-região para a realização de entrevistas, cujos guiões constam de anexos a este relatório. Foi esse o caso do Porto de Leixões, dos aeroportos de Santiago de Compostela e de Vigo, da Zona Franca de Vigo e do Porto de Vigo, este último caso com impossibilidade de realização de uma entrevista mais estruturada do que o que era esperado. A equipa técnica da QP agradece sensibilizada a receptividade manifestada e a informação disponibilizada<sup>1</sup>.

Para além desta apresentação, o relatório está organizado nos seguintes capítulos:

---

<sup>1</sup> A equipa técnica participou ainda num seminário realizado no Porto sobre oferta logística e de intermodalidade na Área Metropolitana do Porto, organizado pela revista Transportes e Negócios e pela APAT que se revelou de extrema utilidade para a concretização deste estudo.

- O **capítulo 2** sistematiza os objetivos e o alcance do estudo, situando-o no contexto faseado do trabalho e na transição para o próximo período de programação 2014-2020;
- O **capítulo 3** situa o trabalho do ponto de vista conceptual, articulando o tema das IPC da Euro-região, procurando avaliar de que modo o tema da competitividade (tão presente na programação Europa 2020 juntamente com os domínios da investigação e desenvolvimento tecnológico, inovação e internacionalização) implica um outro olhar sobre o tema das infraestruturas que tem marcado indelevelmente a ação técnico-política do Eixo Atlântico;
- O **capítulo 4** introduz (embora não tenha a pretensão de o esgotar) o tema da geoestratégia da Euro-região, trazendo para a reflexão a globalização e o que ela implica de revisão do papel das infraestruturas e da sua priorização, com relevo particular para as infraestruturas produtivas ou para a competitividade;
- O **capítulo 5** sistematiza o estado da arte das infraestruturas produtivas prioritárias na Euro-região percorrendo: (i) o projeto de modernização da ligação ferroviária Porto-Vigo; (ii) o sistema portuário; (iii) o sistema aeroportuário; (iv) o sistema logístico e (v) o sistema de infraestruturas científico-tecnológicas; este capítulo reúne o material mais relevante da avaliação estratégica das infraestruturas competitivas da Euro-região que foi possível realizar nesta primeira fase do estudo, fazendo-o sempre na perspetiva dos interesses estratégicos do sistema urbano do Eixo Atlântico e ponderando o potencial de cooperação e de intervenção política do Eixo Atlântico que suscita;
- Finalmente, o **capítulo 6**, discute quais poderão ser os desenvolvimentos mais pertinentes a realizar ao longo do ano de 2014, constituindo assim o principal elemento de suporte à decisão que a Comissão Delegada de PIT do Eixo Atlântico e a própria Comissão Executiva deverão assumir sobre a trajetória de desenvolvimento do estudo sobre as IPC;
- Um **capítulo de anexos** completa o relatório.

## 2. ANTECEDENTES, OBJETIVOS E ALCANCE DO ESTUDO

---

### 2.1. ANTECEDENTES

---

O lançamento do estudo sobre as Infraestruturas para a Competitividade (IPC) do Eixo Atlântico foi inspirado pela evidência de que, sob o impulso e acompanhamento do Eixo Atlântico (EA) e de outros quadros institucionais de cooperação no interior da Euro-região, os territórios organizados pelo sistema urbano representado na Associação EA têm vindo, paulatina mas sustentadamente, a melhorar a sua dotação infraestrutural. A atualização do Plano de Infraestruturas do EA concluída em Julho de 2012 pôs em evidência esse superior (face ao passado coberto por exemplo pela 1ª edição do Plano de Infraestruturas do EA) estádio infraestrutural da Euro-região, sobretudo em termos da sua infraestrutura viária. Apesar disso, tal avaliação nunca ignorou que os territórios interiores da Euro-região têm sido fortemente penalizados do ponto de vista da infraestruturação, colocando alguns obstáculos à coesão territorial do espaço conjunto Galiza-Norte de Portugal.

A ação crucial desenvolvida pelo EA em torno do projeto de modernização da ligação ferroviária Porto-Vigo, que foi suportada tecnicamente pela já referida atualização do Plano de Infraestruturas, abriu um novo ciclo de intervenção do EA em matéria de infraestruturas e marcando uma viragem para outros temas estratégicos que não apenas a dimensão rodoviária da dimensão infraestrutural da Euro-região.

A necessidade de uma nova perspetiva orientadora para um novo ciclo de modernização infraestrutural da Euro-região advém não só da melhoria da dotação infraestrutural interna, mas também das prioridades de programação que, a nível dos estados membros de Espanha e Portugal e das regiões da Galiza e do Norte de Portugal, irão ser desenhadas para enquadramento na estratégia Europa 2020 e nos objetivos prioritários considerados no *Common Strategic Framework* (CSF).

Face a esses novos enquadramentos, não mais será possível abordar o tema da dotação e modernização infraestrutural numa perspetiva de coesão territorial *"tout court"*. Essa modernização terá de ser reavaliada em função dos resultados a que pode conduzir o território (uma programação baseada em resultados) e deverá ter enquadramento sólido não só em condicionalidades *ex-ante* de natureza nacional e regional mas também nas dimensões do crescimento inteligente, sustentável e inclusivo e integrar-se nos já referidos objetivos temáticos do CSF que enquadra a aplicação dos Fundos Estruturais no período 2014-2020.

Há assim novos enquadramentos a respeitar e com os quais a referida modernização deve ser criteriosamente articulada. Em primeiro lugar, pesam os Acordos de Parceria definidos para os estados membros Espanha e Portugal e as suas repercussões nos territórios da Galiza e do Norte de Portugal. Em segundo lugar, caberá ter em conta as prioridades definidas para os Programas Operacionais da Galiza e do Norte de Portugal (com estatutos diferenciados em termos de aplicação dos Fundos Estruturais). E não menos importante deverá ainda articular-se com o Programa de Cooperação Transfronteiriça Espanha-Portugal e a sua materialização

no espaço transfronteiriço Galiza-Norte de Portugal e com o próprio programa de cooperação transnacional Atlântico no qual a Euro-região está também inserida.

## 2.2. OBJETIVOS

---

Ponderado este novo contexto, o EA entendeu e bem que seria necessário avaliar quais poderiam ser os contornos e prioridades de um novo ciclo de intervenções em que a dotação de infraestruturas é estratégica e prospetivamente avaliada à luz de objetivos de competitividade e de especialização inteligente e de um crescimento sustentável, com especial atenção à necessária transição para uma Euro-região atlântica de mais baixo carbono e com reforço considerável dos critérios de eficiência energética.

A designação de IPC, no âmbito de uma economia regional de mais baixo carbono e com mais intensa eficiência energética, tendo em conta entre outras dimensões de estratégia de desenvolvimento, visa assim alertar e dinamizar os principais atores da Euro-região, incluindo os municípios e *ayuntamientos* representados no EA, para um novo olhar sobre as infraestruturas que podem marcar a competitividade do sistema urbano do EA e sobretudo valorizar a sua projeção na globalização.

Certamente que o potencial de intervenção do EA neste novo domínio não é homogéneo e por certo também estaremos perante domínios com diferentes necessidades de aprofundamento técnico. Mais atenção seguramente aos sistemas (de transporte e logísticos) que as infraestruturas acolhem e sobretudo com uma componente mais intensa de incorporação de conhecimento e com uma maior expressão da inovação e do desenvolvimento tecnológico ao serviço dos processos de internacionalização “*inward*” (atração de investimento e de tecnologia) e “*outward*” (exportação de mercadorias e serviços e *know-how*).

Importa sublinhar que esta mudança de rumo não constitui, como o poderia parecer, uma rotura declarada com o passado da reflexão científica, técnica e política no âmbito do EA. No seu passado recente, o EA tem vindo a dar expressiva importância a dimensões sistémicas da sua dotação infraestrutural, como o são, por exemplo, o sistema portuário, o sistema aeroportuário e o sistema de transportes em geral, destacando assim progressivamente aspetos que não se prendem diretamente com a infraestrutura viária. Tais reflexões apontam já claramente para privilegiar, mais do que a própria componente das infraestruturas quaisquer que elas sejam, as atividades económicas e de logística que sobre a mesma operam, as condições de gestão e de inovação das mesmas, as intermodalidades possíveis, a incorporação necessária de conhecimento para melhorar estruturalmente o seu conhecimento, tudo isto com atenção focada nas condições de internacionalização e competitividade do território da Euro-região. É necessário, por exemplo, aproximar a dimensão do crescimento inteligente (e também do crescimento sustentável) das IPC, como via crucial para contrariar o tema das elegibilidades negativas desenhadas para as políticas de coesão em matéria de alguns tipos de infraestruturas.

E não menos importante é realçar a dimensão atlântica deste território e acusar o desenvolvimento que a problemática da economia do mar tem vindo a experimentar nos últimos cinco anos, sobretudo com a novidade de finalmente o tema parecer começar a

merecer em Portugal e no Norte de Portugal uma maior atenção de operadores privados e das autoridades nacionais e regionais que concebem e executam políticas públicas de base territorial. O tema já merecia na Galiza uma maior importância e há mais tempo. Ainda que possa parecer um pormenor, a reabilitação programática do tema da economia do mar altera favoravelmente o papel da Euro-região no território ibérico e reforça consideravelmente o seu papel de charneira no contexto da fachada atlântica. Estamos perante potenciais que podem ser rebatidos para os municípios mais interiores do EA, aliás como o município de Monforte de Lemos já o compreendeu.

São estes os antecedentes do foco que o presente estudo (primeira fase) coloca nas IPC. O que estará aqui em causa será essencialmente um alcance mais alargado para a modernização infraestrutural da Euro-região, trabalhando-a numa perspetiva mais inteligente e sustentável da competitividade territorial ao serviço da atração de IDE estruturante e do seu papel facilitador da internacionalização dos seus agentes empresariais mais expostos e direcionados para o exterior.

Mas significará esta orientação que as infraestruturas rodoviárias deixem de constar das preocupações do EA?

Deveremos aqui distinguir entre a quase nula probabilidade de financiamento comunitário para as infraestruturas rodoviárias e a necessidade de continuarem a merecer o acompanhamento diligente e ativo por parte do EA e municípios/ayuntamientos nele representados.

Há neste caso que ter em conta que o reposicionamento do EA em relação às infraestruturas rodoviárias não pode ignorar os seguintes aspetos:

- A dotação infraestrutural atualmente existente na Euro-região e as suas necessidades de conservação /manutenção;
- As opções da programação 2014-2020 e respetivas oportunidades de cofinanciamento (envolvendo os Fundos Estruturais e outros fundos comunitários, não esquecendo a intervenção do BEI);
- As fortes limitações com que o investimento público central, regional e local vai ser confrontado na próxima década determinadas pelas sequelas dos ajustamentos e resgates da crise das dívidas soberanas.

Há que ter especialmente em atenção o tema da manutenção/conservação. Por outras palavras, as questões da conservação /manutenção de infraestruturas rodoviárias e obras de arte associadas (pontes e viadutos, por exemplo) devem estar necessariamente presentes na programação plurianual de médio-longo prazo das infraestruturas na Euro-região, mesmo que as mesmas possam estar afastadas do financiamento via Fundos Estruturais.

O tema interessa sobretudo aos concelhos portugueses do Eixo Atlântico, dado não existir o nível de responsabilidade regional sobre as infraestruturas rodoviárias. São identificáveis inúmeros casos de vazio institucional entre estradas municipais e nacionais, com casos de

infraestruturas regionais essenciais para a coerência do sistema de acessibilidades da Euro-região a necessitar de intervenção. A indeterminação de responsabilidade de manutenção/conservação de algumas vias é por si só um elemento de grande relevância, sobretudo para os municípios portugueses do EA.

### **2.3. ALCANCE**

---

O presente relatório deve ser interpretado à luz da realização faseada do estudo oportunamente decidida pelo EA.

Assim sendo, a primeira fase do trabalho permitirá essencialmente responder às seguintes questões:

- Considera o EA estratégico abrir um novo ciclo de acompanhamento e intervenções sobre a dimensão infraestrutural da Euro-região centrado nas infraestruturas para a competitividade do sistema urbano? Que margem de manobra e com que parcerias tem o EA para concretizar essa nova perspetiva de intervenção;
- Que investimento técnico se justifica para suportar esse novo reposicionamento do Eixo Atlântico face a esta família de infraestruturas;
- Tem esta abordagem acolhimento no período de programação 2014-2020, incluindo os Programas Operacionais da Galiza e do Norte de Portugal e a própria cooperação territorial?
- Que infraestruturas e ações prioritárias se justifica assumir e que desenvolvimentos técnicos deve o presente estudo assumir na segunda fase para concretizar tais opções?

Com base na resposta fundamentada a estas questões, o EA proporá os desenvolvimentos técnicos necessários a concretizar ao longo da segunda fase do estudo (2014).

### 3. INFRAESTRUTURAS E COMPETITIVIDADE NO SISTEMA URBANO DO EIXO ATLÂNTICO: ALGUMAS QUESTÕES CONCEPTUAIS

---

#### 3.1. NOTA PRELIMINAR

---

De acordo com o nosso modelo de análise, as IPC não esgotam naturalmente o universo das infraestruturas. Elas correspondem ao que alguns autores também designam de infraestruturas produtivas e não podem deixar de se articular com pelo menos três outras famílias de infraestruturas<sup>2</sup>:

- Infraestruturas de **autonomia e segurança**: relacionam-se com os domínios da conectividade, do abastecimento energético e da máxima disponibilidade de recursos hídricos;
- Infraestruturas valorizadoras da **sustentabilidade ambiental**: relacionam-se com a disponibilidade e eficiência na utilização de recursos naturais estratégicos e na mitigação de efeitos nas alterações climáticas (secas, inundações, subida do nível do mar e riscos de poluição marítima);
- Infraestruturas potenciadoras da **coesão e atratividade territorial**: relacionam-se com os domínios da mobilidade urbana, da organização territorial e da conectividade dos territórios interiores.

As tipologias não são estáveis e, por exemplo, em Dionísio, Figueiredo, Mateus e outros (2000: 9)<sup>3</sup> encontramos uma tipologia das infraestruturas económicas com a seguinte configuração:

- Infraestruturas **logísticas** (transportes e comunicações);
- Infraestruturas de **acolhimento** da atividade económica;
- Infraestruturas **tecnológicas**;
- Infraestruturas **energéticas e ambientais**.

A opção aqui assumida por desenvolver o tema das IPC prende-se essencialmente com cinco tipos de argumentos:

---

<sup>2</sup> Esta tipologia está presente em trabalhos coordenados pelo economista português Félix Ribeiro, ex-quadro do Departamento de Prospeção e Planeamento do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e ajusta-se bem ao quadro infraestrutural da Euro-região.

<sup>3</sup> Ver Victor Dionísio (coordenador), António Figueiredo, Augusto Mateus e outros (2000), *As Infraestruturas Produtivas e os Fatores de Competitividade das Regiões e Cidades Portuguesas*, Lisboa: Direção Geral do Desenvolvimento Regional

- É necessário considerar que a Euro-região deve geoestrategicamente pensar o seu lugar na globalização, daí considerar infraestruturas que permitam organizar essa geoestratégia, seja na perspetiva *inward* (acesso ao conhecimento e tecnologia e atração de investimento direto estrangeiro com potencial motor da especialização produtiva) e *outward* (exportação de bens e serviços e eventualmente de capital);
- O modelo económico pós crise das dívidas soberanas será fundamentalmente baseado nos bens e serviços transacionáveis, acentuando por isso a relevância da geoestratégia da internacionalização;
- Os temas da competitividade e internacionalização, combinados com a inovação e desenvolvimento tecnológico, assumirão uma importância crucial na programação 2014-2020 – Programas Operacionais Regionais Galiza e Norte e Programas de Cooperação Territorial, com forte alocação de recursos aos objetivos temáticos da Estratégia 2020 “*Investigação, inovação e desenvolvimento tecnológico*” (OT1) e “*Competitividade de PME, agricultura e pescas*”;
- As regiões da Galiza e do Norte de Portugal têm já padrões próprios de internacionalização (incluindo aqui as respetivas diásporas), não necessariamente concorrenciais entre si, que constituem um ponto de partida e um capital de experiência relevantes para repensar a geoestratégia de internacionalização;
- As próprias Cidades do sistema urbano do EA têm desenvolvido estratégias próprias de internacionalização que interessa compatibilizar de modo a não gerar jogos de soma zero ou riscos de destruição de recursos.

Assim, a aposta nas IPC não significa que o EA abdique de se preocupar ou acompanhar outras famílias de infraestruturas. Estamos em período de preparação de novas abordagens. Começar por avaliar o potencial de intervenção do EA em matéria de IPC significa tão só que se lhe atribuiu prioridade de avaliação, não ignorando o peso que nessa opção assumiu os novos rumos da programação 2014-2020.

### 3.2. BREVES NOTAS CONCEPTUAIS

---

Um estudo desta natureza não deve sobredimensionar o tratamento das questões conceptuais, o que não significa obviamente perder rigor nesse domínio. Trata-se antes de fornecer elementos fundamentados de apoio à decisão do EA no sentido de avaliar quais poderão ser o seu posicionamento e intervenção em torno desta relevante dimensão da dotação infraestrutural da Euro-região, na qual o sistema de Cidades do EA se insere.

Até porque no âmbito de trabalho recente promovido pelo EA<sup>4</sup>, o coordenador do presente trabalho abordou o tema<sup>5</sup>, dispensando por isso grandes desenvolvimentos.

---

<sup>4</sup> António Manuel Figueiredo, José Manuel Peña Penabad e Enrique Varela Alvarez (coordenadores) (2012), *Desafios da Governação das Cidades no Século XXI*, edição digital da Associação do Eixo Atlântico, Vigo, 532 páginas, acesso em <http://www.eixoatlantico.com/libros/retos/>

O que interessa aqui destacar é que, embora os temas da competitividade das empresas e dos territórios estejam indissociavelmente ligados, não tem sido fácil estabilizar abordagens passíveis de permitir análises individualizadas de ambos os temas e, simultaneamente, assegurar pontes entre os mesmos que fundamentem políticas públicas compatíveis em ambos os domínios.

A dificuldade de estabilizar abordagens deve-se sobretudo às incidências agravadas da globalização que passou não apenas a marcar os rumos da competitividade empresarial, mas também passou a envolver os territórios e particularmente as cidades. Neste último, a contínua deslocalização de algumas empresas de serviços (marketing, comunicação, publicidade, telecomunicações, tecnologias de informação e comunicação e outros) em direção a capitais europeias ou segundas cidades com maior centralidade e massas críticas mais densas de recursos humanos qualificados colocaram as cidades no fio da navalha da globalização. Processo que os territórios em geral tinham já apreendido com a deslocalização de grandes empresas de capital estrangeiro em permanente procura de melhores condições de centralidade logística e de melhores relações entre níveis de produtividade e remunerações salariais.

Competitividade dos territórios (e das cidades) e competitividade empresarial constituem, assim, domínios com literatura e investigação próprias, suscetíveis de configurar instrumentos de política pública com alguma autonomia de conceção, mas a simplificação dos instrumentos de política pública aconselha ao estabelecimento de complementaridades.

Numa formulação sucinta, poderemos dizer que muito dificilmente um território se não acolher empresas competitivas na economia global poderá aspirar a ser sustentadamente competitivo. O que sabemos hoje é que o bom senso desta máxima é melhor abordado se trabalharmos com base em **conceções sistémicas da competitividade**. Afinal, apesar das diferenças de âmbito e de objeto, um território competitivo ou uma empresa é aquele (a) que consegue, mediante combinações complexas de recursos e nem sempre apreensíveis ou replicáveis por parte dos concorrentes, conseguir atingir **condições de inimitabilidade reconhecidas pelo mercado** durante um tempo suficiente para concretizar estratégias de criação de valor.

O carácter sistémico da abordagem à competitividade está presente na combinação de recursos de que a competitividade se alimenta. As evidências mostram que a tipologia de recursos que entram nessas combinações é muito vasta, dos recursos materiais e infraestruturais aos imateriais, em que pontificam o conhecimento, o saber-fazer, as capacidades e inventiva organizativas, as relações de confiança. Seguramente as IPC entram nessas combinações, seja como recurso material (infraestruturas), seja como elas próprias geradoras de combinações de recursos materiais e imateriais.

---

<sup>5</sup> António Manuel Figueiredo, "A Cidade Competitiva", in António Manuel Figueiredo, José Manuel Peña Penabad e Enrique Varela Alvarez (coordenadores), *Desafios da Governação das Cidades no Século XXI*, edição digital da Associação Eixo Atlântico, Vigo, 532 páginas: acesso em <http://www.eixoatlantico.com/libros/retos/>

Um exemplo: a competitividade de uma infraestrutura portuária, diz-nos a literatura mais recente, não é apenas produto de uma competitividade-preço que lhe advém da modernização tecnológica das suas infraestruturas. É também tributária da fiabilidade dos seus processos, considerada crucial em condições de concorrência *just in time* e de minimização de tempos de movimentação de mercadorias. Ora, a fiabilidade dos processos de uma infraestrutura portuária pode ser vista como uma combinatória de recursos.

Em vários estudos, a Quaternaire Portugal tem trabalhado em torno de uma abordagem conceptual que articule os conceitos de competitividade empresarial e de competitividade do território, valorizando a investigação disponível mais recente sobre estes dois domínios da competitividade. A figura seguinte reproduz uma tentativa de síntese dessa abordagem de integração dos dois conceitos.

**FIGURA 1 – COMPETITIVIDADE: EMPRESAS E TERRITÓRIO**



A abordagem proposta situa a “Empresa – unidade organizacional” no centro do esquema analítico. Nesse plano, a procura da inimitabilidade diferenciadora e competitiva concretiza-se no seio da unidade organizacional que a empresa constitui, envolvendo combinações de recursos de liderança e organizacionais, produtividade, qualificações e mercados que as empresas procurarão manter o mais longe possível da réplica concorrencial. Estamos no domínio em sentido estrito da competitividade empresarial e, como é conhecido, as políticas públicas, designadamente através de diferentes tipologias de incentivos e de diferentes modos de os alocar às empresas, podem estimular investimentos em I&D e desenvolvimento tecnológicos, processos de inovação, de internacionalização e de formação profissional compatível com tais estratégias.

Mas a unidade organizacional da empresa insere-se em dois espaços, de diferente proximidade física e cognitiva face ao miolo organizacional, onde ocorrem processos que podem gerar externalidades positivas para o tal miolo organizacional.

Somos assim conduzidos a uma abordagem multinível, a cujos níveis correspondem dimensões diferenciadas mas complementares da competitividade e também intervenções diferenciadas das políticas públicas:

- O **nível I** corresponde ao miolo organizacional das empresas e à ideia de que não haverá uma Euro-região competitiva sem empresas competitivas na economia global; a competitividade territorial não intervém nesta dimensão, tratando-se de um nível irredutivelmente ligado às combinatórias de recursos que as empresas forem capazes de assegurar;
- O **nível II** corresponde ao espaço da sinergia e da proximidade face à empresa; aí se joga o êxito ou inêxito de estratégias de eficiência coletiva que apontam para a cooperação entre recursos e atores, sendo palco do que alguns economistas do *entrepreneurship* e da inovação designam de função empresarial coletiva – o empresário nesse espaço, não perde a sua individualidade, mas explora novas interações, concretizando uma função empresarial de âmbito mais cooperativo e envolvendo outras empresas e instituições; é o domínio privilegiado para a localização de serviços reais e financeiros às empresas, envolve frequentemente processos de clusterização e em escalas adequadas tende a proporcionar dinâmicas de variedade relacionada que constituem o foco das tão badaladas estratégias de especialização inteligente que estruturam uma parte decisiva da programação 2014-2020;
- O **nível III** corresponde ao espaço da globalização e da geoestratégia; o posicionamento da empresa envolve outros domínios como o da inserção em redes (de mercado, de conhecimento, de transferência de tecnologia) e por essa via desenvolve-se ou não a capacidade de perceber as oportunidades e os nichos mais pertinentes na economia global; se no nível II o território já está presente, no nível III são sobretudo as infraestruturas para a globalização que abrem caminho ao território para desempenhar um papel na geoestratégia global; como é compreensível, a geoestratégia na globalização é para as empresas uma miríade de soluções e oportunidades possíveis, não cabendo aos territórios e às suas infraestruturas para a globalização assegurar todos os caminhos possíveis que serão as empresas a descobrir e a concretizar; o papel dos territórios consiste em assegurar através das suas infraestruturas globais e do seu posicionamento político a maior abertura possível para que a inventiva das empresas sonde e explore esse universo da globalização. AS cidades desempenham nesta matéria um papel crucial que é estruturado sobretudo em função do seu estatuto de portas (*gateways*) de diferente natureza<sup>6</sup>.

É neste ambiente multinível e sistémico que o papel das IPC deve ser equacionado. É conhecido que a programação 2014-2020 dedicará especial atenção ao nível I, direcionando a maior alocação possível de fundos e instrumentos para as empresas e para o seu miolo organizacional, tendo em vista a inovação, a produtividade e a internacionalização. Não

---

<sup>6</sup> Ver nesse sentido ESPON, *Territorial Dynamics in Europe – Gateway Functions in Cities*, Territorial Observation, nº 9, dezembro de 2013.

perdendo de vista essa orientação, haverá que distinguir as IPC que exercerão o seu papel no nível II (sinergias e proximidade) e outras que serão fundamentais para colocar a Euro-região com melhor inserção na geoestratégia da globalização (nível III).

No que respeita às IPC com intervenção no nível II, teremos essencialmente em conta as infraestruturas científico-tecnológicas e incubadoras de empresas de base tecnológica com oferta de serviços avançados às empresas e que revelem maior capacidade de interagir com o já mencionado miolo organizacional das empresas e respetivas estratégias. A logística de proximidade pode ainda ser associada a esta dimensão<sup>7</sup>.

Já no que respeita às IPC que podem desempenhar um papel no nível III da geoestratégia da globalização, estamos a falar essencialmente do sistema portuário, do sistema aeroportuário, dos transportes associados a estes dois sistemas, do sistema logístico e das infraestruturas científico-tecnológicas orientadas para a economia global de que o Laboratório Ibérico Internacional de Nanotecnologia (IINL) constitui o exemplo mais paradigmático, acaso cumpra a vocação para que foi criado. Mas gostaríamos a este respeito de sublinhar algo a que regressaremos no capítulo 5, quando avaliarmos o estado da arte das IPC na Euro-região. Sobretudo no que diz respeito às infraestruturas portuárias e aeroportuárias, particularmente nas primeiras, é necessário não perder de vista que o papel dessas infraestruturas na geoestratégia da globalização é indissociável das estratégias dos agentes e empresas que operam em torno das mesmas. Em última instância, pressupondo uma gestão competente da infraestrutura, o que determinará o maior ou menor protagonismo na globalização dependerá fortemente da agilidade e posicionamento estratégico dos operadores.

Este princípio não significa que as características físico-tecnológicas das infraestruturas portuárias não contem para esse posicionamento. Ilustremos esta questão com a tão debatida questão do aproveitamento do potencial que decorre da eventual abertura do Canal do Panamá, resolvidas que estejam as complexas negociações em curso sobre a conclusão da obra. Como é óbvio, nem todos os portos da fachada atlântica luso-galega estarão em condições de tirar partido imediato desse potencial, pois nem todos terão as condições de acolhimento de cargueiros e navios envolvidos nessas operações de *transshipment*. Mas nos casos das infraestruturas que disponham dessas condições, Sines e o Ferrol, por exemplo, serão, em última instância, as estratégias e as dinâmicas dos operadores que intervenham nesses portos que decidirão o posicionamento dessas infraestruturas nas cadeias de abastecimento de largo percurso que esse tipo de rotas marítimas irá proporcionar. Esta matéria é relevante para avaliar e reorientar o potencial de cooperação entre estas infraestruturas. A infraestrutura portuária tem um potencial que é substancialmente distinto do que pode ser alimentado com o envolvimento das comunidades portuárias (sistema de

---

<sup>7</sup> Omitimos deliberadamente nesta ilustração da logística de proximidade as áreas de acolhimento empresarial de matriz municipal ou local não porque não constituam infraestruturas de proximidade, mas sobretudo porque no quadro da dispersão de localização que apresentam ser extremamente difícil conduzir uma política de valorização estratégica dessas infraestruturas, sem uma hierarquização do seu potencial que transcende o objeto do presente trabalho. Entre os polígonos industriais mais pujantes do território galego até à área de acolhimento empresarial de base municipal de um município nortenho de pequena e média dimensão vai de facto uma enorme diferença de potencial logístico de proximidade.

atores económicos e privados e também de atores públicos) que inscrevem a sua atividade na referida infraestrutura.

## 4. REPOSICIONAMENTO DA EURO-REGIÃO NA GLOBALIZAÇÃO (*INWARD E OUTWARD*): QUE INFRAESTRUTURAS PRIORITÁRIAS

---

### 4.1 ELEMENTOS DE GEOESTRATÉGIA DA EURO-REGIÃO

---

Invocar o tema das IPC na Euro-região significa obrigatoriamente repensar o seu papel na globalização e trabalhar reflexão e posicionamentos em termos de geoestratégia.

O sistema urbano do Noroeste Peninsular representado no Eixo Atlântico é uma iniciativa que, em última instância, relewa de considerações e de uma ambição geoestratégica para a Euro-região. Reunir forças entre as principais cidades de um espaço periférico no território da União Europeia, constituindo algumas dessas cidades portas e âncoras para um posicionamento mais ativo na economia global, representará sempre um projeto de combate à atomização que resultará inevitavelmente do propósito de cada cidade equacionar isoladamente o seu papel na globalização. Cada uma de per si e sem a procura de um posicionamento que valorize as complementaridades de cada uma das cidades equivalerá sempre a uma enorme vulnerabilidade.

Enquanto espaço periférico da União Europeia, a Euro-região enfrentará sempre o risco de uma dupla penalização: por um lado, será penalizada pelo recentramento da União Europeia e pela emergência de mega-espacos e grandes concentrações metropolitanas; por outro lado, será também penalizada pela difícil situação em que a União Europeia se encontra face às alterações de geopolítica decorrentes da crescente relevância das economias emergentes. Os últimos desenvolvimentos observados em torno da crise das dívidas soberanas e as dificuldades manifestas para gerar uma solução sustentada para a crise do Euro, com profunda quebra de solidariedade entre diferentes subespacos da União Europeia (o já célebre *divide Norte-Sul*, países excedentários-deficitários) vieram evidenciar que a ausência de uma posição global e coerente da União Europeia reforça claramente a sua vulnerabilidade. Ora, os mais vulneráveis num espaço global também vulnerável experimentam uma dupla penalização.

Os problemas nesta matéria da Euro-região não são seguramente muito diferentes dos que a Ibéria enfrenta. Mas há que convir que o caráter pioneiro da Euro-região Galiza-Norte de Portugal e o facto do seu sistema urbano mais representativo complementar decisivamente essa experiência de cooperação lhe atribuem na Península Ibérica uma enorme individualidade e sobretudo um papel motor.

Assim, em termos de geoestratégia territorial, há que reconhecer que a Euro-região e o seu sistema urbano estruturante são atravessados por um equilíbrio relativamente instável entre dois posicionamentos – o atlântico e o continental. O posicionamento atlântico advém da forte relevância que o sistema litoral do Eixo Atlântico representa, da decisiva participação do mar no desenvolvimento histórico desses territórios e na representatividade de recursos que a Euro-região assume partilhando a fachada atlântica da União Europeia. Como veremos mais

adiante, há que potenciar este ativo específico da Euro-região e do sistema urbano, atendendo sobretudo à relevância que pode assumir futuramente a nova *Parceria Transatlântica para o Investimento e o Comércio* (Europa -Estados Unidos da América), em fase de negociações, no âmbito de um surto de multiregionalismo que a geoestratégia da economia mundial está a atravessar.

A questão da *Parceria Transatlântica para o Investimento e Comércio* merece algum destaque, pois da sua eventual concretização poderão advir novas potencialidades para a fachada atlântica europeia.

Sabemos que a **Agenda de Doha** (também designada por **Doha Round**) que pretendia alcançar um novo estádio de organização do comércio internacional e da economia mundial e um impulso à **Organização Mundial de Comércio** (World Trade Organisation) permaneceu, pelo menos até fins de 2013, com o encontro de Bali, bloqueada. Alguns especialistas desta matéria, como Richard Baldwin, Professor do *International Economics Graduate Institute* de Genebra, entendem que o já referido encontro de Bali “retirou o multilateralismo do bloco operatório para a unidade de cuidados intensivos, mas não sabemos ainda se a intervenção cirúrgica foi ou não um sucesso”<sup>8</sup>. De que grave acidente sofrido pelo multilateralismo comercial falava Baldwin no seu artigo? O bloqueio das negociações que a Agenda de Doha experimentou nos últimos anos aconteceu em simultâneo (e provavelmente por esse motivo) com a emergência de intensas negociações no plano do chamado megaregionalismo comercial. De facto, a esmagadora maioria dos principais países representados na OMC participou simultaneamente nas negociações de pelo menos de duas megaregiões – a Trans-Pacific Partnership (centrada na Ásia emergente) e a nossa conhecida Parceria Transatlântica para o Investimento e Comércio.

A importância da parceria atlântica para a reabilitação desta zona da economia mundial tão penalizada pelas tendências emergentes na economia mundial não pode ser ignorada. A entrevista concedida ao jornal Público pelo Deputado Europeu Vital Moreira que acompanha pelo Parlamento Europeu estas negociações (Público, 13 de Janeiro de 2014: <http://www.publico.pt/economia/noticia/e-um-acordo-como-nao-ha-outro-em-nenhum-lugar--1619415>) dá conta dessa importância e dos principais contornos que a negociação em curso tem revestido. É neste contexto mais vasto que o tão propagado alargamento do Canal do Panamá e do que ele representa de alteração para o transporte marítimo intercontinental deve ser reequacionado. A parceria Transatlântica parece constituir a derradeira oportunidade de contrariar a ascensão geoestratégica do continente asiático e do que ela representa para a reorganização dos fluxos orientadores do comércio mundial.

---

<sup>8</sup> Ver Richard Baldwin, “WTO Agreement: The Bali Ribbon”, VOX EU, 12 de dezembro de 2013: <http://www.voxeu.org/article/wto-agreement-bali-ribbon>; veja-se também J. Meltzer (2013), “The 2013 WTO Bali Ministerial: Prospects and New Horizons”, Brookings Blog, 25 de Novembro: <http://www.brookings.edu/blogs/up-front/posts/2013/11/25-wto-bali-ministerial-meltzer>

Erik Battberg e Bernardo Pires de Lima no Huffingtonpost<sup>9</sup> questionam, assim, por que razão não poderá ser o Atlântico e não o Pacífico a dominar o comércio internacional do século XXI.

*“Em termos geopolíticos, a bacia atlântica tem tudo para preservar a proeminência histórica do Norte enquanto redimensiona o estatuto global do Sul: poderes globais e crescentes (como por exemplo, os EUA, o Reino Unido, a França, a Alemanha, o Brasil, o México, a Nigéria, Angola, África do Sul), redes de investimento cruciais (pelo Atlântico passa mais comércio e investimento do que por qualquer outra parte do mundo), metrópoles gigantescas (Nova Iorque, Chicago, Londres, Paris, São Paulo, Lagos, Joanesburgo), elevadas taxas de crescimento populacional (a maioria dos países africanos têm taxas acima dos 2%), indústrias militares poderosas (13 dos 20 maiores níveis de despesa em defesa situam-se na área Atlântica), línguas globais (Inglês, Espanhol, Francês e Português) e poderosos sistemas educacionais (Harvard e Oxford, por exemplo) e também instituições de escala mundial como a Universidade de São Paulo”.*

Estas negociações ocorrem num contexto de profunda alteração das condições de operação no comércio mundial e das condições de competitividade. O antigo diretor da OMC, que precedeu o brasileiro Roberto Azevedo, o economista Pascal Lamy, escreveu recentemente o seguinte: “Hoje, a expansão das cadeias globais de valor ou de produção significa que a maioria dos produtos e serviços são construídos com *inputs* provenientes de muitos países. Podemos continuar a pensar em termos similares aos que Ricardo utilizava para pensar o comércio mundial entre nações, mas de facto a maior parte do comércio acontece no interior das firmas multinacionais globais e respetivos fornecedores. Os resultados deste “comércio traduzido em tarefas” estão por todo o lado. Com as cadeias de valor, já não é mais necessário ser competitivo a produzir um produto ou um serviço particular; basta ser competitivo no fornecimento de uma dada tarefa. O crescente peso dos serviços nas carteiras comerciais dos países e o crescimento dos resultados em matéria de tecnologia e de transportes estão a reduzir aceleradamente as distâncias entre e para os mercados e a criar novas oportunidades para todos os países (desenvolvidos ou não desenvolvidos) crescerem através do comércio internacional”<sup>10</sup>. Esta perspetiva mais acentua a ideia de que, para além das oportunidades geoestratégicas de recentramento no Atlântico do comércio mundial, serão em última instância as estratégias dos operadores privados da Euro-região, inscritos na globalização, a decidir se tais oportunidades serão ou não aproveitadas.

Mas pelo menos uma parte do território da Euro-região e algumas das suas cidades não poderão alhear-se da sua inserção continental, sobretudo do seu relacionamento com as regiões vizinhas de Castela e Leão (Espanha) e da região Centro (Portugal). Isto acontece não apenas porque as ligações rodo e ferroviárias que apontam à Europa se inscrevem obviamente

---

<sup>9</sup> [http://www.huffingtonpost.com/erik-brattberg/why-the-atlantic-not-the- b\\_4409828.html](http://www.huffingtonpost.com/erik-brattberg/why-the-atlantic-not-the- b_4409828.html)

<sup>10</sup> Pascal Lamy (2013), “Global value chains, interdependence and the future of trade”, VOX EU, 18 de Dezembro: <http://www.voxeu.org/article/global-value-chains-interdependence-and-future-trade>

nessa dimensão continental, mas também porque territórios relevantes e emblemáticos da Euro-região apontam nessa mesma direção. O caso do Douro é por si só paradigmático desta articulação natural. Depois ainda porque algumas infraestruturas da Euro-região, neste caso o Porto de Leixões, têm aumentado o seu poder de influência sobre o território de Castela e Leão. Salamanca está representada nas áreas logísticas em construção em torno do Porto de Leixões e, vice-versa, o Porto de Leixões representado na área logística de Salamanca.

Resumindo, quanto mais se compreender que a Euro-região constitui um espaço periférico da União Europeia, mais relevante se torna equacionar o seu papel na globalização para além da sua inserção natural na União Europeia, colocando no centro da questão o seu relacionamento potencial com o continente americano e com as economias emergentes. São esses relacionamentos que podem garantir-lhe um reforço do seu posicionamento na própria União Europeia, para além de contribuírem para reduzir a penalização do seu estatuto de não capitalidade em Espanha e Portugal.

Do ponto de vista do equilíbrio desejável entre o posicionamento atlântico e continental da Euro-região, não pode perder-se de vista a composição e eventual emergência de uma macroregião suscetível de acolher esse duplo posicionamento, envolvendo para além do Espaço Atlântico, territórios como Castela e Leão, o Centro de Portugal, as Astúrias e a Cantábria.

Uma palavra final para o papel que as diásporas galega e nortenha poderão assumir na geoestratégia da Euro-região. Não só existe uma forte complementaridade entre os principais locais de destino destas diásporas, como elas podem constituir extensões económicas e culturais do posicionamento na globalização, atendendo a que entre essas diásporas se situam exemplos bem sucedidos de capacidade empresarial

## 4.2 DIMENSÕES *INWARD* E *OUTWARD* DO POSICIONAMENTO DA EURO-REGIÃO NA GLOBALIZAÇÃO

---

Numa região de pequena escala como a Euro-região, o posicionamento na globalização não pode estar circunscrito à componente da exportação de bens e serviços, por mais relevante que seja a progressão nesta matéria para minimizar as necessidades de financiamento do desenvolvimento futuro nas condições fortemente instáveis em que a crise de 2007-2008 colocou os mercados financeiros.

A relevância da dimensão *outward* da internacionalização não pode deixar de valorizar um ativo partilhado pela Galiza e pelo Norte de Portugal e em grande medida historicamente representado nas principais cidades do seu sistema urbano. Neste território existe um **saber-fazer** e um **saber-operar** nos mercados externos, resultante de uma longa aprendizagem de presença nos mercados externos, não apenas nos da União Europeia, mas também noutros mercados. Uma grande parte das infraestruturas produtivas da Euro-região viu em grande medida a sua capacidade e desenvolvimento moldados pela forte ligação e cumplicidade com este saber-operar nos mercados externos.

Mas o que é hoje relevante ter em conta é que as dimensões *outward* e *inward* da internacionalização dos territórios não são indissociáveis entre si, antes se completam e a segunda deve ser encarada como um instrumento ao serviço da primeira. Porque, em última instância, é de conectividade da Euro-região que devemos falar, a Euro-região deve estar permanentemente conectada com os sinais de dinamismo instalados e emergente na economia global.

Em primeiro lugar, a dimensão do acesso ao conhecimento e à transferência de tecnologia. Por mais relevantes que se apresentem os esforços de investigação, desenvolvimento tecnológico e de inovação concretizados na Euro-região, ela não será nunca *globalmente* uma região de fronteira tecnológica. As questões da inovação nestes territórios não poderão nunca deixar de assentar numa perspetiva deliberada de acesso à difusão de tecnologia que seja considerada decisiva para construir uma trajetória tecnológica autónoma. O apelo à difusão de progresso técnico vindo do exterior não é incompatível com o esforço de I+D+i, antes deve ser com este último articulado.

Por conseguinte, nesta dimensão da globalização, é fundamental que a Euro-região apresente infraestruturas de base científica e tecnológica e instituições que nelas operem com elevada capacidade de participação nas redes globais de acesso ao conhecimento científico e tecnológico. Sabemos que se o Laboratório Ibérico Internacional de Nanotecnologia (IINL) confirmar o seu crescimento orgânico tenderá a assumir esse papel. Mas não podemos ignorar que muitas das instituições científicas e tecnológicas que operam na Euro-região, designadamente em torno das Universidades do Porto, Minho, Vigo, Santiago de Compostela e Corunha, estão também bem situadas para funcionarem como centros de transferência de conhecimento a partir do exterior. Não deve ignorar-se que tais instituições serão também as principais setas avançadas na captação de talentos para a Euro-região, que também constitui uma modalidade, hoje extremamente competitiva no plano internacional, de acesso ao conhecimento.

Outra vertente relevante da dimensão *inward* da globalização é a atração de investimento direto estrangeiro (IDE) estruturante. A captação de IDE depende de fatores de competitividade que transcendem em muito o potencial das IPC. Ela depende de um efeito global de País/Região/território e de uma bateria de fatores que costumam estar representados no índice para a competitividade do *World Economic Fórum*. Uma grande parte desses indicadores, tais como, por exemplo, legislação laboral, funcionamento da justiça, rapidez e facilidade de constituição de empresa, níveis de corrupção real e percebida, transcendem em larga medida o domínio das infraestruturas, domínio este em que Portugal e Espanha estão relativamente bem situados.

Finalmente, uma vertente importante da dimensão *inward* relacionada com o acesso ao conhecimento é a infraestrutura de telecomunicações, designadamente o contributo da dotação em infraestruturas de banda larga e o seu papel de acelerador do nível de atividade económica que lhe é em regra associado. Por opção de delimitação deste estudo nesta primeira fase da sua realização, a questão das telecomunicações não será aqui abordada.

As restantes IPC que são objeto de consideração neste relatório cumprem simultaneamente a função de suportes de internacionalização *inward* e *outward*. É o caso das infraestruturas

portuárias e aeroportuárias. Já no caso das infraestruturas logísticas elas cumprem essencialmente um estatuto de suporte à dimensão *outward*, embora também lhes possa ser associada um papel na gestão de importações e da sua distribuição.

O caso do sistema aeroportuário é relevante, pois embora a dimensão da carga aérea na Euro-região seja extremamente débil quando comparada com a de outros aeroportos nacionais e internacionais, o que reduz a sua relevância nos fluxos de mercadorias, a sua função na deslocação (entrada e saída de indivíduos, dos negócios ao lazer) de pessoas é um fator crucial na conectividade da Euro-região. Em ambas as regiões, os aeroportos de Sá Carneiro no Porto e de Santiago de Compostela, particularmente o primeiro, constituem elementos estratégicos fulcrais da estratégia de internacionalização da Euro-região, do ponto de vista da conectividade das pessoas e do que ela representa efetivamente para as cidades do sistema urbano do EA. Também no caso das infraestruturas aeroportuárias, a sua função estruturante da conectividade da Euro-região depende em grande medida da carteira de rotas de ligação que o movimento regular potencia. Todo este potencial de conectividade foi substancialmente alterado pela transformação das condições de operação do transporte aéreo pela emergência do fenómeno *low cost*, relevante sobretudo nos aeroportos de Sá Carneiro e de Santiago de Compostela. O Aeroporto de Sá Carneiro destaca-se nesta matéria, pois além de assegurar uma ligação preferencial ao Brasil através da estratégia comercial da TAP, consegue através do enorme relevo que a presença da Ryanair e da Easy Jet tem no aeroporto uma apreciável conectividade com segundas e terceiras cidades de um elevado conjunto de países da União Europeia, com forte ligação ao centro da Europa.

Já no caso do sistema portuário, a sua dimensão relacionada de fatores *inward e outward* da internacionalização da Euro-região está substancialmente dependente de características físicas e técnicas da infraestrutura, mas muito fundamentalmente da dinâmica de proatividade das estratégias empresariais dos operadores que demandam os portos e neles inscrevem a sua atividade.

No que toca às características físicas e técnicas, é sobretudo relevante a capacidade dos portos poderem receber navios de grandes dimensões, pertinentes para o movimento marítimo intercontinental, implicando movimentos de *transshipment*. A natureza de portos de águas profundas é relevante nesta matéria, mas também a dimensão de cais de atracagem e a área disponível para terminais de contentores podem influenciar a ocupação de um lugar na globalização dos transportes marítimos. Mas como anteriormente foi sublinhado, estas características constituem apenas uma condição necessária. Em Portugal, o porto de entrada natural para esse tipo de movimentos será Sines. No caso da Galiza, serão os portos exteriores do Ferrol e da Coruña que reunirão as melhores condições. Mas tais características não são uma condição suficiente. É necessário que haja operadores de transporte e de logística com capacidade de intervenção nesse tipo de negócio, e sobretudo com capacidade de relacionamento com os operadores internacionais certos. Sabemos hoje que os operadores logísticos são sobretudo integradores de diferentes meios de transporte e por isso a articulação que Sines, a Coruña ou o Ferrol irão manifestar com os restantes portos da Euro-região dependerá em última instância da estratégia dos operadores transitários, de transportes e logísticos que apreendam essas oportunidades de negócio e as traduzam demandando outros portos que não os de entrada, designadamente através de operações de cabotagem.

É por isso que, para além das infraestruturas portuárias, o fator crucial a considerar nas estratégias de globalização potenciadas por tais infraestruturas é o papel que deve ser desempenhado pelas comunidades portuárias, articulando os principais atores económicos e institucionais envolvidos nas operações portuárias. O desenvolvimento destas comunidades é desigual entre os portos da Euro-região. Da avaliação realizada nesta fase do trabalho resulta que o Porto de Leixões é o que apresenta um modelo de governação mais avançado nesta matéria e a generalidade dos testemunhos de operadores situa nessa dimensão um dos fatores decisivos da competitividade revelada nos últimos anos pela infraestrutura. Nestas condições, o potencial de cooperação para uma geoestratégia da globalização da Euro-região e do seu sistema urbano não está apenas na cooperação entre as entidades gestionárias das infraestruturas portuárias, mas também e fundamentalmente, diremos, entre as comunidades portuárias, pressupondo que o seu grau de organização tenderá, senão a nivelar-se, pelo menos a reduzir o desvio hoje existente.

Por último, a participação da Euro-região e do sistema urbano do EA nos corredores ferroviários de mercadorias para a Europa e de passageiros com interligação à rede europeia de alta velocidade completa o painel de infraestruturas de globalização relevantes para o efeito.

Tal como será desenvolvido no capítulo seguinte, a situação da Euro-região estará assegurada. Em matéria de alta velocidade, embora com algum diferimento de tempo, tudo indica que a Galiza ficará inserida na rede de alta velocidade e que o projeto de modernização da ligação ferroviária Porto-Vigo assegurará a integração do eixo Lisboa-Porto com essa rede via Galiza. Por outro lado, de acordo com a última versão disponível, a Euro-região parece também conectada com o Corredor Ferroviário Atlântico, a partir do momento em que do lado português a crucial ligação Aveiro-Salamanca figura como uma prioridade ao lado da ligação Sines-Badajoz. Podemos assim concluir que, dependendo dos tempos de concretização destes projetos e da neutralidade territorial de possíveis diferimentos dos investimentos (não necessariamente assegurada, convenhamos), a Euro-região não ficará desconectada dos principais corredores ferroviários de mercadorias e passageiros.

## 5. AVALIAÇÃO DO ESTADO ATUAL DO SISTEMA URBANO DA EURO-REGIÃO EM MATÉRIA DE INFRAESTRUTURAS PRODUTIVAS PRIORITÁRIAS

---

### 5.1. A MODERNIZAÇÃO DA LINHA PORTO-VIGO

---

#### 5.1.1. PONTO DE SITUAÇÃO

---

No quadro do sistema de acessibilidades que serve o sistema urbano do noroeste peninsular, esta ligação tem-se assumido como uma área de focagem da reflexão e intervenção política das autoridades do EA, já que é o único eixo de integração dos sistemas ferroviários das duas sub-regiões. Tal reflexão tem-se sobretudo centrado na dimensão da ligação interurbana para serviço de passageiros, aspeto que no quadro atual é o mais relevante, mas a natureza deste estudo recomenda uma reflexão um pouco mais alargada, introduzindo a questão do transporte de mercadorias, que nunca foi considerada muito relevante. Continua a não existir evidência de que as relações entre as infraestruturas portuárias de Leixões e Vigo sejam fator relevante de impulso do transporte ferroviário de mercadorias a nível interregional e transfronteiriço, mesmo que com a intermediação de plataformas logísticas.

Tal como foi referido nos capítulos iniciais, o envolvimento do Eixo Atlântico no processo de modernização da ligação ferroviária Porto-Vigo foi determinante para que o tema tivesse eco nos governos nacionais de Espanha e Portugal e nas empresas públicas diretamente relacionadas, CP, REFER, RENFE e ADIF.

Em estudo recente realizado pela Quaternaire Portugal para o Eixo Atlântico no âmbito da atualização do *Plan de Infraestruturas* do Eixo Atlântico, foi realizada uma avaliação estratégica das diferentes configurações que a modernização da referida ligação poderia assumir, comparando-as do ponto de vista do interesse do sistema urbano do Eixo Atlântico.

É fundamental a este respeito recordar a síntese que resultou da referida avaliação<sup>11</sup>:

*“O compromisso assumido no âmbito da Declaração Conjunta da XXV Cimeira Luso-Espanhola tem um faseamento de duas etapas.*

*A primeira dessas fases, focada na “sua potenciação como serviço internacional” dificilmente trará melhorias significativas de operacionalidade e competitividade à ligação. A sua concretização assenta num conjunto de medidas (ao nível da qualidade do serviço e do modelo comercial) que são efetivamente essenciais face às condições muito*

---

<sup>11</sup> Ver Eixo Atlântico (2012), *Estudo de Atualização do Plano de Infraestruturas do Plano de Infraestruturas e Avaliação Estratégica de Dois Temas Complementares: Modernização da Linha Porto-Vigo e Impactos das Portagens nas SCUT*, Vol. 1, Parte Portuguesa, 12 de outubro

*deficientes da oferta atual, mas exigem uma abordagem comercial conjunta pelos operadores CP e RENFE, que atualmente tendem a minorar a dimensão internacional/transfronteiriça. Além disso, este tipo de medidas não permitirá avanços significativos do ponto de vista de uma variável: a duração da viagem entre as duas cidades (Porto e Vigo). Ora, do nosso ponto de vista, esta é uma variável central para colocar o transporte ferroviário em condições de competitividade com a deslocação rodoviária (que, no caso de automóvel é inferior a 1h45m e em ligação autocarro expresso pouco superior a 2h, tempos que contrastam com as 3h do serviço ferroviário mais rápido). Não havendo clara diminuição da duração da viagem, não nos parece que este tipo de intervenção possa influenciar significativamente as condições de atratividade atual da ligação.*

*Quanto à segunda fase, importa como prioridade essencial assegurar a sua programação. A recente abertura de transformar o projeto de modernização numa prioridade do próximo período de programação facilitará esse processo não só do ponto de vista dos compromissos temporais de programação, mas também na perspetiva do seu financiamento (baseada na hipótese de transferência de verbas do cofinanciamento previsto para a ligação em alta velocidade).*

*Depois, há ainda um vasto campo de clarificação do tipo de modernização que será assumido, ou seja sobre o modelo de comboio e de condições de exploração que assegurará futuramente a ligação Porto-Vigo. Não deve ignorar-se que o objetivo é assegurar boas condições de interoperabilidade seja com TGV Vigo-Madrid, seja com as ligações em Alfa pendular entre Porto e Lisboa, potenciando, esta via, largamente, o maior impacto da modernização do Porto-Vigo.*

*Apesar dos desenvolvimentos políticos entretanto observados, não pode ignorar-se que a solução técnica de modernização que foi presente à Cimeira de Maio corresponde à solução simultaneamente mais minimalista e de maior exequibilidade a curto prazo (estimada em 44 milhões de euros para a parte portuguesa): essencialmente eletrificação da via e sinalização adequada, com manutenção da infraestrutura e sem intervenções de correção pontual de estrangulamentos e de curvas para potenciar maior velocidade. Esta solução está tecnicamente concebida para uma viagem de 2 horas e 15 minutos, não prevendo a mesma qualquer redução de tempo no troço Tuy-Vigo. Persiste nesta solução o problema da bitensão no percurso espanhol e português, para cuja resolução a solução orçamentalmente mais equilibrada equivaleria à utilização de material circulante espanhol preparado para o efeito.*

*Ora, de acordo com as notícias públicas dos desenvolvimentos políticos entretanto ocorridos, as soluções que se perfilaram nesses encontros e testemunhos apresentam alguma ambição adicional:*

- *Do lado espanhol, no volume 2 deste relatório pode encontrar-se o compromisso da Ministra de Fomento, Ana Pastor (15 de Julho de 2012) de melhorar a ligação Porto-Vigo, para além do modelo de bilhete único, com eletrificação e dotação de comboios mais modernos, reprogramando a utilização dos fundos europeus afetados inicialmente a este corredor e canalizando-os para esta modernização;*

*nestas declarações, o montante orçamental que foi referido foi de 180 milhões de euros, que constitui um valor bastante acima dos valores que foram presentes do ponto de vista técnico à Cimeira de Maio de 2012;*

- *Do lado português, os ecos da reunião com o Primeiro-ministro e secretário de Estado dos Transportes vai no mesmo sentido da reorientação dos fundos europeus e fala-se mesmo nas notícias que deram eco desse encontro do modelo Alfa pendular.*

*Como é compreensível, a reprogramação /reutilização de fundos europeus reduzirá substancialmente a vulnerabilidade do projeto face à difícil situação orçamental confrontada pelos governos de Portugal e Espanha.*

*Há, assim, um vasto espaço de negociação para concretizar do ponto de vista da formatação definitiva do projeto de modernização da ligação ferroviária Porto-Vigo. Esse espaço de negociação pode ser balizado entre dois tempos de ligação: as 2 horas e 15 minutos que a solução técnica presente à Cimeira potencia e a maior ambição da 1 hora e 30 minutos implícita no projeto da CIM Alto Minho. Qualquer solução neste espaço constituirá uma mudança assinalável face à situação atual, não esquecendo que ela deve assegurar necessariamente a interoperabilidade com a ligação Porto-Lisboa em Alfa Pendular e permitir a sua combinação com a futura ligação Vigo-Madrid em TGV. A questão do tempo de viagem é crucial sobretudo do ponto de vista da atratividade futura da ligação ferroviária face ao tráfego rodoviário.*

*Uma outra importante conclusão da reflexão estratégica realizada prende-se com a absoluta necessidade da ligação internacional ser equacionada em perfeita conjunção com a ligação Porto-Barcelos-Viana, dotando esta de qualidade de serviço e de tempo de viagem compatíveis com o êxito da melhoria operada na ligação Porto-Braga. A solução de “2 em 1” é sobretudo relevante do ponto de vista da parte portuguesa, já que corresponde a uma procura já manifestada e que tenderá ainda a aumentar com o aumento de qualidade do serviço.*

*Esta avaliação leva-nos a uma outra que se prende com a muito baixa frequência de passageiros na ligação Tuy-Vigo. Os 1,5 milhões de passageiros atrás referidos serão seguramente o produto da ligação Porto-Viana. Se nos reportarmos ao mais recente inquérito sobre estes corredores de transporte (o estudo de 2004 SENER/FERCONSULT), são referenciados, em 2002 (Tuy-Vigo), 377112 passageiros-ano em viatura própria e 185449 em autocarro regular. Estes números valem o que valem. Mas, resultando da mais recente fonte de inquirição, e atingindo a magnitude que evidenciam, não pode deixar de concluir-se que a ligação Tuy-Vigo apresenta um significativo potencial de captação de passageiros para o tráfego ferroviário. Mesmo considerando que o modelo de povoamento galego na área de influência do corredor tende a favorecer o transporte de proximidade, interessaria avaliar o potencial que a melhoria da exploração poderia trazer em termos de captação de novos passageiros para a ligação ferroviária. Certamente que se trata de elementos que estarão a ser considerados na melhoria projetada para a ligação Tuy-Vigo.*

*Pode ainda concluir-se que a invocação do tráfego de mercadorias como fundamento para a modernização pretendida é, se não penalizadora, pelo menos sem interesse estratégico visível para o projeto. Não se anteveem por essa via melhorias significativas nem na exploração, nem na procura da linha para tráfego de mercadorias.*

*Considerando ainda que o troço Braga-Vigo em alta velocidade estava programado para cerca de 700 milhões de euros, o principal atrativo da modernização pretendida deriva da possibilidade de oferecer uma ligação internacional com alguma qualidade por cerca de 1/3 a 1/4 desse montante e, simultaneamente, colocar Barcelos e Viana do Castelo numa rede de ligações frequentes ao Porto ao nível do êxito conseguido com a melhoria operada no Porto-Braga. E, fazê-lo assegurando a conectividade de Vigo com a ligação Porto-Lisboa e assegurar ao Porto uma articulação de 1 hora e meia a 2 horas e 15 minutos com a rede de alta velocidade na Galiza, parece-nos ser o core da fundamentação estratégica a prosseguir pelo Eixo Atlântico nesta matéria.*

*Finalmente, a solução de modernização a concretizar, baseada nos processos de eletrificação da via e na correspondente opção de sinalização, constitui uma modalidade que permitirá uma significativa melhoria dos padrões de eficiência energética e sustentabilidade, logrando por essa via melhores condições de exploração e de recuperação do investimento. Como vetor de entrada no próximo período de programação, parece-nos ser um forte argumento.*

*Resta dizer que se operou uma grande transformação nas condições de viabilização do processo de modernização da ligação Porto-Vigo, esperando que este trabalho possa ter contribuído para esse efeito. A transformação a que nos referimos diz respeito ao facto de existirem condições objetivas favoráveis de negociação. A ambição do Eixo Atlântico encontra nos projetos atuais da CP e da REFER, apesar das difíceis condições orçamentais, eco pelo menos parcial e, quando assim acontece, tudo é mais fácil para que os acordos políticos possam ter sequência.*

*Estarão assim criadas, a prazo, as condições de interoperabilidade para uma ligação ferroviária atlântica, de largo alcance, entre Faro e a Corunha, da qual o Lisboa-Porto-Vigo possa constituir o troço vertebrador”.*

Passado praticamente um ano desde que a síntese anteriormente apresentada foi elaborada, pode questionar-se que desenvolvimentos foram entretanto observados, entretanto, o projeto do ponto de vista do interesse estratégico que o Eixo Atlântico atribuiu ao projeto.

Em primeiro lugar, há que sublinhar que o projeto tem hoje um apoio regional muito mais consistente, transcendendo em grande medida o âmbito do Eixo Atlântico e dos interesses das Cidades que federa. É hoje claro e efetivo o apoio que Xunta de Galicia e Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte concedem ao projeto no quadro do próximo período de programação, facto que consideramos muito relevante na antecâmara da alternância da Presidência da Comunidade de Trabalho Galiza-Norte de Portugal. Esse apoio é determinante para projetar a modernização da ligação no quadro das opções estratégicas de Espanha e Portugal para as infraestruturas de transporte e para garantir a harmonização das posições de ambos Estados-membros na questão vital das Redes Europeias de Transportes.

A consistência do apoio ao projeto ganhou também um impulso decisivo com a concordância do município de Braga (com a sua nova liderança política) ao seu traçado, materializado na reivindicação, fundamentada pelos estudos técnicos desenvolvidos pelo EA sobre esta matéria, de garantir e operacionalizar uma ligação rápida entre Nine e Braga, proporcionando por isso à cidade de Braga a sua articulação com a ligação modernizada e sobretudo a articulação futura de Braga com o comboio de alta velocidade Galiza - Madrid. Esta posição do município de Braga tem um elevado alcance estratégico no seio do EA e da Região Norte, pois resolve alguma incompatibilidade que o projeto suscitava entre Viana do Castelo e Braga.

Mas, mais ainda, os desenvolvimentos do projeto permitiram fortalecer o interesse que cidades como Barcelos e Vila Nova de Famalicão acabaram por atribuir ao projeto, contribuindo por essa via para consolidar a ideia estratégica por nós veiculada no estudo estratégico promovido pelo EA de que a modernização da ligação internacional é indissociável da relevância que essa modernização representa para a estruturação do sistema ferroviário interurbano e suburbano entre Porto, Viana do Castelo e Valença.

A consolidação desta posição regional (Norte) e também transfronteiriça tem de ser compreendida no contexto suscitado pela decisão, algo precipitada, das autoridades nacionais de Espanha e Portugal de avançarem para uma modernização operacional e de conforto de composições que envolvia apenas a ligação sem paragens entre Porto e Vigo e volta, com integração de bilhética e sem a paragem técnica em Tuy para assegurar a mudança de pessoal de supervisão.

Os riscos dessa decisão precipitada foram bem compreendidos pelos municípios nortenhos do EA. Dissociando a ligação internacional da conexão do Porto com as estações pelo menos de Barcelos, Nine e Viana do Castelo o potencial de procura é substancialmente reduzido (como as matrizes origem-destino da CP o demonstram inequivocamente). Do lado da Galiza, o padrão de povoamento e deslocações, como referimos, tende a favorecer o transporte de proximidade. Ora, com riscos de procura, a ligação é vulnerável e pode não resistir a uma qualquer ofensiva de cortes orçamentais. Porém, a ligação hoje existente tem essa configuração: 2 comboios diários, com partidas do Porto às 08.15 e 19.15 e de Vigo às 09.02 e 19.54, com duração inscrita no horário de 1 hora e 15 minutos, sem quaisquer paragens. Para além destas duas ligações sem paragem, o horário em vigor consagra ainda dois outros comboios diários, um de manhã e outro a meio da tarde, com paragens em todas as estações com duração estimada de 4 horas e 35 minutos. Para além disso, o Viana de Castelo-Vigo dispõe ainda de duas ligações diárias com duração de cerca de 3 horas.

Do ponto de vista dos riscos atrás referidos, a solução mitigada que este modelo contempla não faz desaparecer a probabilidade da sua ocorrência e tende a minimizar o papel que a modernização da ligação internacional poderá representar em termos de estruturação do EA em termos ferroviários. Quer isto significar que, do ponto de vista das preocupações do EA, o problema subsiste e o projeto está longe de poder ser considerado como tendo atingido o desígnio para o qual foi concebido enquanto reivindicação regional. Nas condições em que está configurada, a ligação internacional mantém a sua vulnerabilidade, exigindo por isso monitorização.

Há ainda dois tipos de desenvolvimentos entretanto ocorridos que vale a pena enunciar.

Em primeiro lugar, a modernização da ligação internacional ferroviária Porto-Vigo-Porto foi concebida essencialmente como um projeto de mobilidade de passageiros, com capacidade indireta de captação de fluxos rodoviários, essencialmente de viatura própria e de aproveitamento de duas conectividades de alcance internacional. A primeira conectividade é a possibilidade de garantir a articulação do Porto-Vigo com a ligação em Alfa Pendular Porto-Lisboa, questão que a atual configuração não proporciona plenamente, dado o desajustamento ainda verificado de horários, que aumenta a duração da conexão e com a ligação de alta velocidade Vigo-Madrid. Pela configuração em vigor da ligação hoje em funcionamento e dado o diferimento da concretização da alta velocidade, essa conectividade é apenas uma simples potencialidade.

A segunda conectividade internacional é a possibilidade do Aeroporto de Sá Carneiro poder beneficiar do encurtamento da ligação Vigo-Porto, que está em funcionamento e que pode usar a intermediação do metropolitano do Porto, mesmo que a ligação entre Campanha e o Aeroporto de Sá Carneiro seja relativamente longa (35 minutos). Não foi possível à equipa técnica recolher informação fidedigna sobre o impacto concreto deste potencial. Mas é de admitir que exista algum impacto, embora a existência de um único comboio matinal possa não ser compatível com a diversidade de ligações que arrancam do Aeroporto de Sá Carneiro até à hora do almoço, com relevo particular para a relevância da Ryanair na conectividade atual da infraestrutura aeroportuária.

### **5.1.2. O TRANSPORTE DE MERCADORIAS E O CORREDOR ATLÂNTICO**

---

Quer isto significar que a questão da modernização da ligação internacional como instrumento de mobilidade de mercadorias nunca foi considerada muito relevante. Continua a não existir evidência de que as relações entre as infraestruturas portuárias de Leixões e Vigo sejam fator relevante de impulso do transporte ferroviário de mercadorias a nível interregional e transfronteiriço. É conhecido que a REFER tem intervenções programadas para o trajeto entre Viana do Castelo e Valença para a criação de uma zona técnica que permita com comprimento suficiente o cruzamento de comboios de mercadorias, mas a equipa técnica continua a não recolher evidências de que o tráfego apresente um elevado potencial de crescimento.

A única variável que vale a pena equacionar estrategicamente a médio prazo é a possibilidade dos portos da Corunha ou do Ferrol poderem vir a ter algum incremento de atração de navios de grande envergadura nos seus portos exteriores e com isso poder estimular algum tráfego ferroviário. Neste momento, a informação existente não é de molde a proporcionar uma avaliação estratégica séria dessa possibilidade, embora possa referir-se que entre os Portos de Leixões e do Ferrol tem havido alguma aproximação resultante do facto de os respetivos terminais de contentores terem o mesmo concessionário (TCL – Terminal de Contentores de Leixões, SA). Esta aproximação tem potencial de evolução para uma parceria de negócios, aproveitando o facto de poderem aportar a Ferrol navios de grande calado, incluindo os *post-panamax*, em operações que envolvem *transshipment* entre os dois portos, mas em que não é possível ainda vislumbrar qualquer importância para uma ligação ferroviária entre os portos.

É neste contexto que deve ser aqui recordada a influência das Redes Transeuropeias de Transportes (RTE-T), especialmente do Corredor Atlântico, em termos das grandes opções

européias de organização do tráfego ferroviário, designadamente em termos de mobilidade de mercadorias. Os mapas seguintes procuram dar conta do seu significado para o Eixo Atlântico.

A figura seguinte situa em termos esquemáticos a articulação do Corredor Atlântico com o Corredor Mediterrânico.



Fonte: The Core Network Corridors of the trans-European Transport Network. European Commission – Directorate General for Mobility and Transport, setembro de 2013.

Do ponto de vista dos interesses portugueses e sobretudo nortenhos, o fundamental foi assegurar a inscrição nas prioridades do Corredor Atlântico, a partir do porto de entrada Sines, da integração dos portos de Lisboa, Aveiro e Leixões e assegurar sobretudo que a ligação ferroviária Aveiro-Salamanca apresenta igual prioridade que a de Lisboa-Sines-Badajoz.

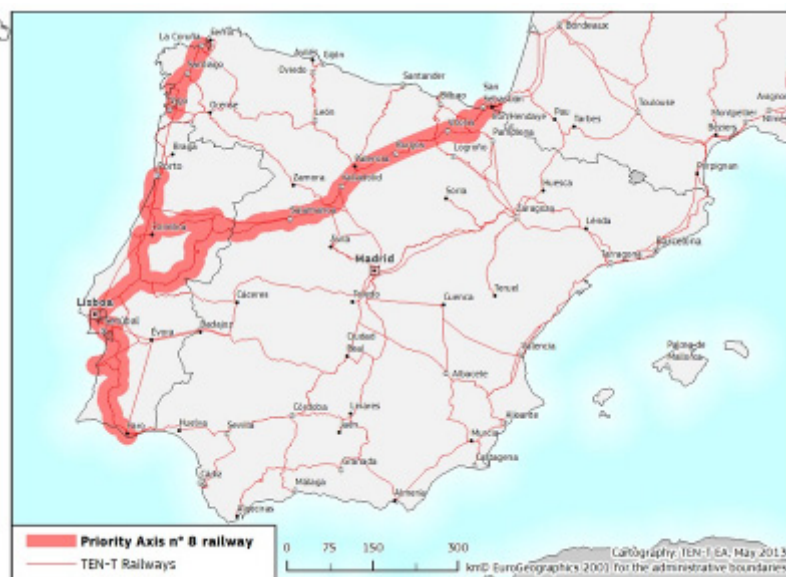
A integração do território da Galiza neste sistema faz-se através de diversas linhas ferroviárias que ligam as principais cidades e infraestruturas portuárias, com integração em Ourense e no nó logístico de Monforte de Lemos (cf. figura seguinte).

A interligação entre os sistemas do Eixo Atlântico faz-se, de forma direta, através da Ligação Porto-Vigo. Com os elementos disponíveis e sem conhecimento do modo como os operadores privados e integradores dos diferentes meios de transporte se irão situar no pleno aproveitamento dos Corredores, não é legítimo antecipar desde já se a concretização futura deste Corredor impulsionará o movimento de mercadorias na ligação ferroviária Porto- Vigo.



É, no entanto, evidente que, para o conjunto da euro-região e para o EA, bem como para cada uma das suas cidades e portos comerciais, a sua concretização constitui uma prioridade e é um projeto de natureza agregadora. Basta observar que, a sul, emerge o Corredor Mediterrânico, que valoriza os portos da fachada mediterrânica espanhola e que, através da futura interligação Sines-Badajoz, pode gerar tendências desfavoráveis à afirmação competitiva do noroeste peninsular.

As ligações multimodais de articulação de Portugal e Espanha com o resto da Europa são definidas como o **projeto prioritário nº 8** (de entre 30 projetos prioritários), cuja programação de execução necessita de ser conhecida de modo mais aprofundado para situar no tempo.



Finalmente, sobretudo para compreender a relevância dos tempos da programação em contexto de escassez de fundos públicos, não pode ignorar-se o efeito resultante dos diferentes tempos de adaptação à bitola ferroviária europeia que vão sendo observados em Espanha e Portugal. Mário Lopes (2013) coloca o dedo na ferida quando, simbolicamente, enuncia o risco de transição de um modelo de Península Ibérica isolada, para um outro de Portugal isolado. A figura seguinte, extraída com a devida vénia do estudo citado, ilustra esse risco:



### 5.1.3. MONITORIZAÇÃO E FATORES DE INCERTEZA

Permanecem fatores de incerteza e sobretudo uma exigência inequívoca de monitorização:

- De acordo com a avaliação crítica do ponto de situação realizado na secção anterior, o projeto de modernização da linha ferroviária de Porto-Vigo, considerado fundamental para a mobilidade internacional de passageiros na Euro-região, está longe de poder ser considerado concretizado na sua plenitude, apesar do horário anunciado por CP e RENFE de 1 hora e um quarto para duas ligações diárias nos dois sentidos.
- É crucial avaliar se, nos tempos mais próximos, vai ser possível manter a ligação internacional com paragens alternadas em algumas ligações, de modo a compatibilizar o interesse estratégico da ligação internacional com a necessidade imperiosa de estruturar a mobilidade de passageiros entre as principais cidades do EA e, simultaneamente, reforçar a procura potencial do projeto;
- Clarificar do ponto de vista técnico se a aproximação do projeto a um modelo de circulação do tipo Alfa Pendular (em duração de trajeto e de conforto), interligável sem interrupção com o Porto-Lisboa para alguns horários, é ou não compatível com a manutenção de via única, ou se pelo contrário tal hipótese exige necessariamente a duplicação de via entre Nine e Valença; a ultrapassagem deste fator de incerteza, essencialmente de cariz técnico, é crucial para dimensionar o investimento a que corresponde a ambição do projeto, o que não é fator despendendo no contexto de

fortíssima contenção orçamental a que o investimento público estará sujeito nos próximos tempos, mesmo admitindo o concurso de recursos comunitários na concretização do projeto; neste contexto, não pode ignorar-se o esforço de investimento que a adaptação à bitola europeia irá implicar do ponto de vista português;

- Impõe-se a continuidade de estudos de procura potencial, para os quais o *baseline* existente está profundamente desatualizado, pois data dos estudos de preparação da abandonada ligação de alta velocidade, e separando sempre em termos de tráfego de passageiros e de mercadorias, neste último caso incorporando a clarificação de variáveis que neste momento não estão disponíveis;
- Continua a ser um fator crucial, para a articulação da dimensão internacional do projeto com a estruturação da mobilidade mais sustentável entre as cidades do EA, a avaliação do potencial de procura não captada que a conexão Tuy-Vigo representa, mesmo tendo em conta as características do modelo de urbanização desse território que encontram no transporte em viatura própria a resposta atual mais consistente.
- A importância das ligações ferroviárias para o transporte de mercadorias têm também diversos domínios de incerteza, associadas ao calendário de concretização de alguns troços e à introdução global da bitola europeia, bem como à sua capacidade de afirmação face à rede rodoviária (já completada) e às articulações diretas entre portos, através das autoestradas do mar. A informação disponível, de natureza técnica e política, é insuficiente e instável, e as estratégias comerciais dos operadores logísticos e dos transportes não são suscetíveis, só por si, de gerar dinâmicas de cooperação.
- O projeto das RTE-T, designadamente do chamado Corredor Atlântico, pode ser um elemento de estabilidade e aposta comum, já que, globalmente, a sua concretização beneficia o território da Euro-região e integra grande parte dos municípios que formam o EA,

## 5.2. SISTEMA PORTUÁRIO

---

O transporte marítimo tem importância fulcral no sistema global de transporte com uma história milenar e, mesmo com a evolução de novas modalidades de transporte, nem por isso as infraestruturas marítimas perderam importância, bem pelo contrário. Mais recentemente tanto as Administrações Centrais dos países, como os documentos estratégicos europeus, colocam ênfase na economia do mar e na maximização sustentável da exploração dos recursos marítimos.

No que diz respeito aos portos, o documento do Governo português “Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020”<sup>12</sup> destaca:

- Declínio do setor da construção naval (encerramento e redução da capacidade dos estaleiros) e reestruturação do setor;
- Desenvolvimento dos portos comerciais;
- Alargamento do Canal do Panamá abre oportunidades para o transporte marítimo;
- Importância do posicionamento estratégico – fachada atlântica e cruzamento de rotas marítimas;
- Transferência para o transporte marítimo, fluvial e ferroviário do tráfego de mercadorias com distâncias superiores a 300 km no interior da Europa é, também, uma oportunidade;
- Necessidade de reestruturação dos portos de pesca; e,
- Fundos estruturais como envelope financeiro para o desenvolvimento da estratégia do mar.

A Comunidade Autónoma da Galiza, através da Xunta, também tem demonstrado a importância do sistema marítimo e manifestado intenções de forte colaboração com o Norte de Portugal para o estabelecimento de uma estratégia comum que permita uma maximização da capacidade portuária existentes e uma racionalização dos investimentos planeados.

Dos 128 portos existentes na costa galega, 6 têm uma gestão autónoma através de 5 Autoridades Portuárias: A Coruña, Ferrol – San Cibrao (San Cibrao é um porto com atividade exclusiva), Vigo, Villagarcía e Marín. Do lado da região Norte de Portugal existem 2 Autoridades Portuárias formais: Leixões (inclui o Porto do Douro com uma importância pouco significativa) e Viana do Castelo, sendo que a Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA,

---

<sup>12</sup> Documento da Direção-Geral de Política do Mar aprovado a 6 de novembro de 2013, na X Reunião Interministerial para os Assuntos do Mar.

é a detentora do total do capital de ambas e, portanto, responsável pela administração de todos os portos comerciais marítimos do Norte de Portugal.

### 5.2.1. CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO

Nas páginas seguintes apresentamos um diagnóstico da atividade portuária, nomeadamente do tráfego dos portos, procurando uma comparação homogénea, apesar da diferença de fontes de informação (Ministério do Fomento - Puertos del Estado, para os dados da Galiza, e a própria APDL e o INE, para os dados do Norte de Portugal).

Em primeiro lugar, observe-se que as condições técnicas de base e as apostas/vocação comercial influenciam a capacidade e a competitividade dos diversos portos. A Coruña e Ferrol, com investimentos em curso nos seus portos exteriores, são portos de águas profundas, apostando no tráfego trans-Panamá e nos futuros *post panamax*.

Dos portos de dimensão significativa, Leixões é o que permite uma profundidade menor (máximo de 12 metros), situação que poderá alterar-se um pouco com a construção de um novo terminal de contentores (prof. 20 metros). Este porto é o que oferece melhores condições técnicas ao nível de movimento de mercadorias no seu interior, com um total de 109 gruas e sistemas de gestão e movimentação de cargas extremamente evoluídos.

Ao nível da atividade piscatória e outras com ela relacionadas, registam-se as excelentes condições de Vigo (bastante especializado nesta atividade, nomeadamente devido à capacidade de armazenamento frigorífico, fabricação de gelo superior e a uma área de armazenagem acima de 93 mil m<sup>2</sup>). O porto de A Coruña, com uma lota de 21 mil m<sup>2</sup> e um espaço de instalação, reparação e secagem de redes superior a 8 mil m<sup>2</sup>, também tem excelentes condições.

Todos os portos (com exceção do Porto de Viana do Castelo) estão ligados à linha ferroviária nacional (RENFE ou REFER), têm boas acessibilidades rodoviárias e com proximidade aos 4 aeroportos que servem a euro-região, o que, potencialmente, favorece a intermodalidade no transporte de mercadorias e passageiros.

**QUADRO 1 - ACESSIBILIDADES DAS INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS**

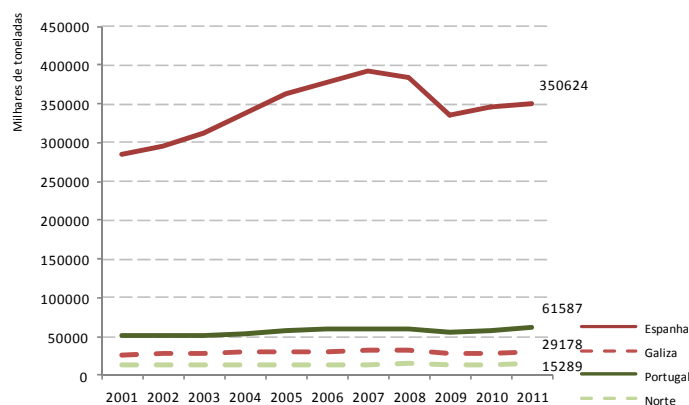
Porto	Transporte Ferroviário	Transporte Rodoviário	Transporte aéreo
Viana do Castelo	-	A28 (Porto ou vigo), A27 (Ponte de Lima) e A3 (Braga)	Aeroporto Francisco Sá Carneiro (65 km)
Leixões	Ligação através da Estação de Contumil	IC1/A28 (Porto ou Vigo) e A41 (Braga)	Aeroporto Francisco Sá Carneiro(10km)
A Coruña	Ligação A Coruña que tem duas linhas para Madrid (uma que passa por Lugo, León e Palencia e outra que passa por Santiago). Existe também ligação a Vigo e Ferrol.	A6 (Madrid), AP9 (Vigo e Norte de Portugal), AG55 (Carballo)	Aeroporto de Alvedro (10Km) Aeroporto de Lavacolla (70km)
Ferrol	Ligação a Ferrol com linha para Madrid via León.	AP9 (Santiago, Vigo e Norte de Portugal) e A6 (Madrid)	Aeroporto de Lavacolla(70km)
San Cibrao*	-	-	-

Porto	Transporte Ferroviário	Transporte Rodoviário	Transporte aéreo
Marín y Ría de Pontevedra	Ligação a Pontevedra	AP9 (Ferrol, A Coruña, Vigo e Norte de Portugal)	Aeroporto de Peinador (35km)
Vigo	Ligação a Orense, a A Coruña via Pontevedra e Santiago; e a Portugal via Tuy.	AP9 (para Tuy ou Ferrol, passando por Santiago e A Coruña) e AG57 (Gondomar)	Aeroporto de Peinador (20km)
Vilagarcía		AP9 (para Tuy ou Ferrol, passando por Santiago ou Vigo)	Aeroporto de Peinador(60km) e Aeroporto de Lavacolla (65km)

\* Porto para atividade exclusiva: siderurgia

É tendo em consideração estas condicionantes e contexto que se devem analisar os dados estatísticos que apresentamos em seguida.

**GRÁFICO 1 - TOTAL DE BENS CARREGADOS E DESCARREGADOS, ENTRE 2001 E 2011, POR REGIÃO (MILHARES DE TONELADAS)**



Fonte: Eurostat

O peso relativo da região do Norte de Portugal no total de bens transportados pela via marítima em Portugal (25%) é bastante superior ao da região da Galiza no total de Espanha (8%), embora a região da Galiza transporte uma maior quantidade de bens. Tal indicador revela a forte desagregação regional de portos ao longo da costa espanhola, que determina um peso inferior da região galega. No entanto, detém uma importância absoluta superior à região Norte de Portugal e, para além disso, a importância da mercadoria movimentada pelos portos galegos é tão significativa que corresponde a aproximadamente metade da total transacionada em Portugal.

O gráfico anterior demonstra, também, que a crise económica e financeira afetou mais intensamente o transporte marítimo espanhol do que o português e que a região Norte conseguiu inverter melhor a tendência verificada em consequência da mesma – já movimentava o número de bens que transacionava antes da crise e a região da Galiza ainda não tinha alcançado esse resultado, no ano de 2011. Aliás, em termos relativos a região Norte até ganhou peso nos últimos anos.

Embora, no seu conjunto, tenham esta importância, cada um dos portos da Euro-região não é especialmente representativo no contexto internacional. Basta considerar a fachada atlântica ibérica onde, em termos absolutos, Bilbao, Gijón ou Sines movimentam volumes e valores

bastante mais significativos. Na fachada mediterrânica, emergem Barcelona, Tarragona, Valência e Algeciras como concorrentes de grande potência. Face à situação periférica no território europeu, à dimensão económica e, até, territorial, da Euro-região, o número de portos marítimos que competem no mercado mundial é, talvez, excessivo, tanto mais que não se detetam dinâmicas de cooperação que permitam afirmar a sua eventual complementaridade.

**QUADRO 2 - TAXA DE CRESCIMENTO DOS BENS CARREGADOS E DESCARREGADOS, ENTRE O PERÍODO DE 2004 E 2007 E 2008 E 2011, POR REGIÃO (%)**

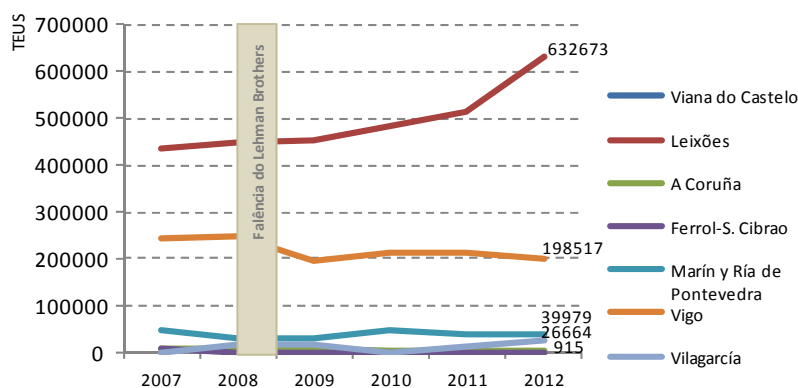
	2004-2007		2008-2011	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Espanha	17%	13%	15%	-11%
Galiza	14%	9%	6%	-12%
Portugal	37%	7%	12%	-3%
Norte	18%	5%	17%	-2%

Fonte: Eurostat

Com o objetivo de perceber alguns dos efeitos da queda da riqueza nos países desenvolvidos após a crise económico-financeira no transporte marítimo, comparou-se a taxa de crescimento dos bens carregados e descarregados pela via marítima após 2008 com o período antes da crise. Os bens carregados continuaram a aumentar, mas o crescimento abrandou, enquanto os bens descarregados inverteram a tendência de crescimento verificada entre 2004 e 2007. Este indicador sugere o equilíbrio da balança comercial verificado recentemente por substituição das importações pelas exportações, mas principalmente devido a uma quebra significativa das importações em resultado do choque na procura decorrente da crise económica.

Os bens que partiram dos portos portugueses foram mais sensíveis à crise do que os espanhóis, embora a região Norte de Portugal tenha sofrido um impacto pouco significativo no crescimento quando comparado com a redução da velocidade do crescimento da saída de bens na região da Galiza (superior a 50%). No caso dos bens descarregados, aconteceu o inverso, uma vez que a Galiza viu a chegada de bens pela via marítima decrescer 12% (quando os bens descarregados espanhóis sofreram um decréscimo de 11%) e a região Norte de Portugal observou uma redução de 2% (enquanto os portugueses no seu todo sofreram uma diminuição de 3%).

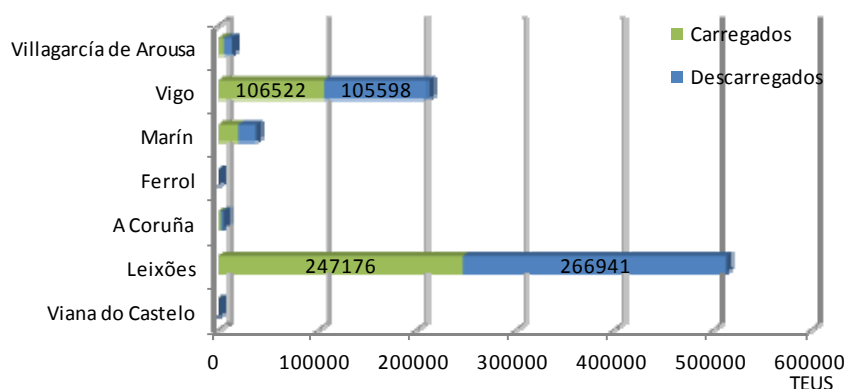
**GRÁFICO 2 - MOVIMENTO DOS CONTENTORES NOS GRANDES PORTOS, ENTRE 2007 E 2012, POR PORTO (TEUS)**



Fonte: INE (Estatísticas dos Transportes 2011) e Puertos del Estado (Anuario Estadístico 2011)

Se utilizarmos o movimento dos contentores, medido por unidades equivalentes a 20 pés de comprimento (tamanho padrão da maioria dos contentores transacionados no mundo), como um indicador de dinâmica portuária, é o Porto de Leixões que se revela mais ativo. Em 2012, o Porto de Leixões movimentou mais de 632 mil TEUS, correspondendo a um aumento de 46% face a 2007. Com aproximadamente 1/3 das TEUS encontra-se o Porto de Vigo que ainda não conseguiu recuperar a dinâmica anterior à crise económica. Os Portos de A Coruña e Marín movimentam mais de 20 mil TEUS e Viana do Castelo e Ferrol-S. Cibrao não chegam aos 1000. Também neste indicador fica patente a evolução mais favorável nas transações marítimas no Norte de Portugal, mesmo no Porto de Viana do Castelo, mas principalmente pela dinâmica do Porto de Leixões.

**GRÁFICO 3 - MOVIMENTO DOS CONTENTORES NOS GRANDES PORTOS, EM 2011, POR PORTO (TEUS)**



Fonte: INE (Estatísticas dos Transportes 2011) e Puertos del Estado (Anuario Estadístico 2011)

Depois de uma análise do movimento de contentores de uma forma agregada, vamos perceber a dinâmica importadora ou exportadora dos portos (em sentido lato, uma vez que parte da mercadoria carregada e descarregada – nuns portos mais substancial do que noutros – refere-se a movimentos internos):

- O Norte de Portugal movimentava aproximadamente 29% do total de contentores do país, enquanto a Galiza transacionava apenas 2% (em coerência com a análise anterior);
- Existe algum equilíbrio entre o número de contentores carregados com destino a outros portos ou descarregados, embora os portos galegos sejam mais exportadores e os do Norte de Portugal mais importadores;
- No Porto de Vigo existem mais contentores carregados do que descarregados (uma diferença 924 TEUS) e o Porto de Leixões aproximadamente mais 20 mil descarregados face aos carregados.

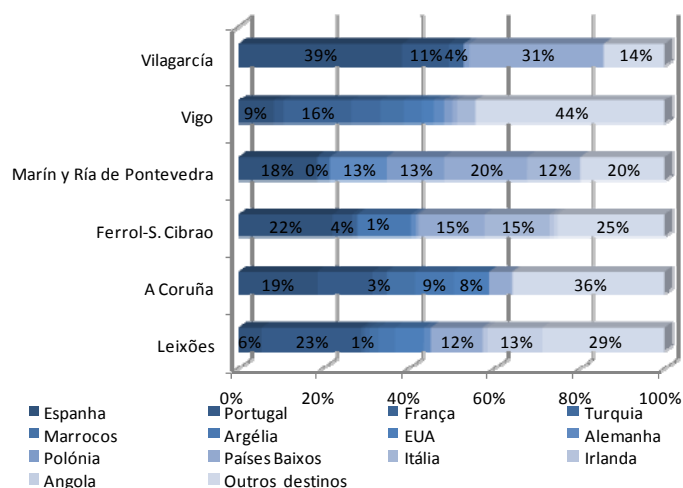
**QUADRO 3 - IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES (INTRACOMUNITÁRIAS) NA EURO-REGIÃO GALIZA-NORTE DE PORTUGAL, EM 2011, POR REGIÃO (MILHÕES DE EUROS)**

	Importações	Exportações	Saldo Exportador
Norte de Portugal	10606,9	13139,6	2532,7
Galiza	7283,1	12331,7	5048,6

Fonte: Anuário Estatístico da Euro-região 2012

Esta análise está de acordo com o saldo exportador mais positivo na região da Galiza do que no Norte de Portugal, embora a forma como os bens se transacionam e os mercados de destino e origem sejam um fator relevante para explicar esta diferença nos portos (como determinante de modalidade de transporte). É isso que vamos procurar analisar de seguida.

**GRÁFICO 4 - MERCADORIA CARREGADA POR DESTINO, EM 2011, POR PORTO (%)**

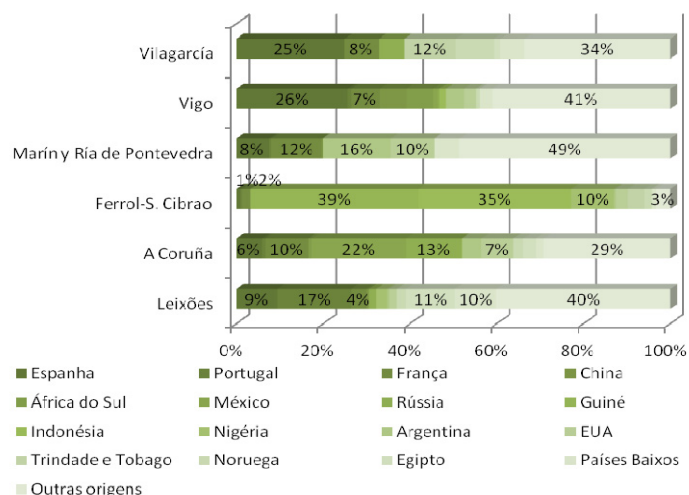


Fonte: Puertos del Estado e APDL

O mercado interno é um dos principais mercados de destino da mercadoria, sendo que na região da Galiza, Espanha é o destino de 39% da mercadoria carregada no Porto de Villagarcía e de 22% da mercadoria de Ferrol- S. Cibrao. Espanha é um dos principais destinos de exportação do Porto de Leixões, o mesmo acontece nos portos galegos em relação a Portugal (principalmente A Coruña). Portugal é o destino de 23% da mercadoria do Porto de Leixões. Os

portos galegos enviam mercaderia para diferentes mercados: enquanto o Porto de Ferrol carrega mercaderia para Itália (15%), Países Baixos (15%) e Argélia (13%), o Porto de Vigo transaciona mercaderia para França (16%), Marrocos (6%) ou Turquia (7%). O Porto de Leixões tem como principais destinos os Estados Unidos da América (7%), Holanda (12%) e Angola (13%).

**GRÁFICO 5 - MERCADORIA DESCARREGADA POR ORIGEM, EM 2011, POR PORTO (%)**



Fonte: Puertos del Estado e APDL

O Porto de Leixões descarrega mercaderia principalmente do México (22%), enquanto 74% da mercaderia descarregada no Porto de Ferrol-S. Cibrao é oriunda da Guiné e Indonésia. O mercado interno tem uma importância significativa para o Porto de Vigo e de Villagarcía, mas existe uma enorme proporção de origens bastante díspares.

**QUADRO 4 - IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES (INTRACOMUNITÁRIAS) NA EURO-REGIÃO GALIZA-NORTE DE PORTUGAL, EM 2011, POR DESTINO E ORIGEM (MILHÕES DE EUROS)**

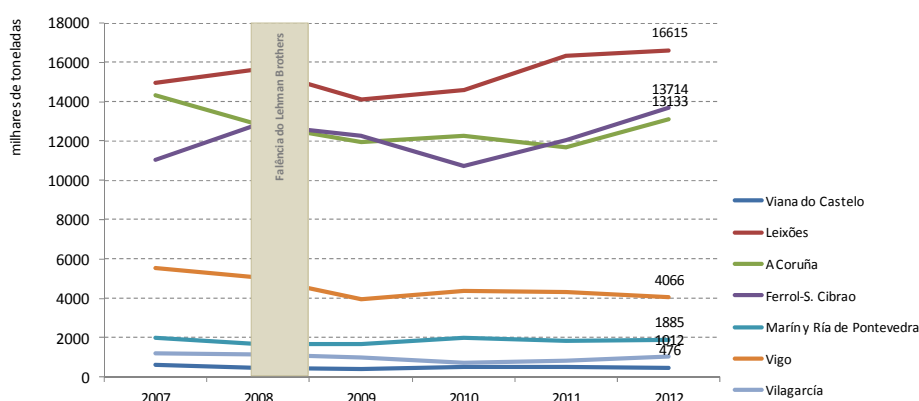
	Alemanha	França	Itália	Reino Unido	Outros
<b>Exportações</b>					
Norte de Portugal	2122,1	2584,5	669,4	1096,8	6666,7
Galiza	706,7	4888,4	1289,2	613,7	4833,7
<b>Importações</b>					
Norte de Portugal	1726,6	811,4	1090,6	404,9	6573
Galiza	703,3	2042	502,4	675,1	3360,3

Fonte: Anuário Estatístico da Euro-região 2012

A França aparece como o principal destino das exportações intracomunitárias em ambas as regiões, embora seja um mercado secundário no transporte de mercaderia (com exceção para o Porto de Vigo). Este país representa 6% do destino das exportações nos portos galegos, enquanto representa 40% das exportações intracomunitárias; assim como representa 20% das exportações do Norte e 3% da mercaderia carregada no Porto de Leixões. Por sua vez, a Itália apresenta resultados próximos do peso que as exportações têm na economia da região galega. No que respeita à mercaderia descarregada, evidencia-se o mesmo desfasamento em relação

à França. O transporte marítimo é maioritariamente usado para destinos mais longínquos, sendo que para o transporte europeu de mercadorias se privilegia outras modalidades de transporte.

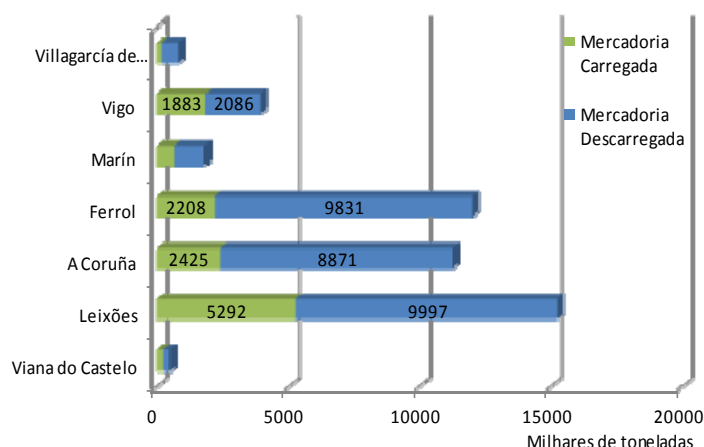
**GRÁFICO 6 - MOVIMENTO TOTAL DE MERCADORIA TRANSACIONADA, ENTRE 2007 E 2012, POR PORTO (TONELADAS)**



Fonte: Puertos del Estado, APDL e INE (Estatísticas dos Transportes)

Existem diferenças significativas entre o número de contentores movimentados e a quantidade de mercadoria transacionada, grande parte devido a uma rarefação da distância entre o porto líder e os portos seguidores. Embora o efeitos da crise nos portos galegos continue a ter um impacto negativo já que o aumento da mercadoria transacionada no Porto de Leixões (18%) contrasta com a estagnação no Porto de Vigo durante o mesmo período, embora os portos de A Coruña e de Ferrol-S. Cibrao já apareçam com uma inversão da tendência recessiva e apresentem um crescimento considerável (embora a taxa de crescimento do Porto de A Coruña não esteja estabilizada).

**GRÁFICO 7 - TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS NOS GRANDES PORTOS, EM 2011, POR PORTO (MILHARES DE TONELADAS)**



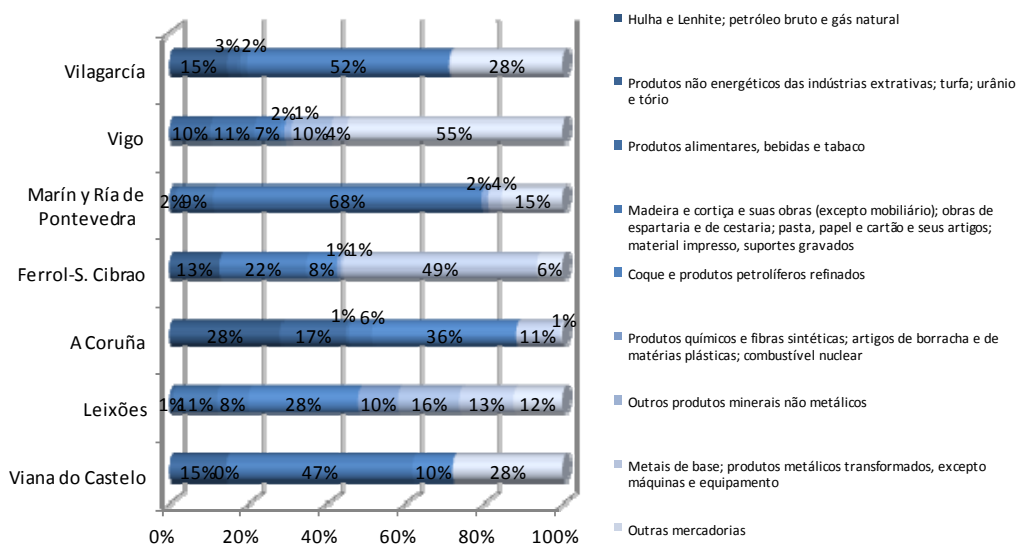
Fonte: Anuário Estatístico Galiza-Norte 2012

Ao contrário do que existe com o número de contentores, na análise da mercadoria movimentada fica patente um desequilíbrio negativo considerável no saldo da mercadoria descarregada e carregada (com exceção do Porto de Viana que reflete um saldo positivo de 53

mil toneladas). Este desequilíbrio é superior a 7 milhões de toneladas no Porto de Ferrol, sendo que é devido ao grande contributo da mercadoria descarregada, o mesmo alcança o lugar de segundo porto da euro-região e o principal porto de mercadoria da região da Galiza. O Porto de Leixões é também o Porto mais dinâmico, se considerarmos o total de mercadoria movimentada como um indicador de dinâmica, e a mercadoria descarregada não se encontra muito longe do Porto de Ferrol, sendo pela diferença na dinâmica exportadora que alcança essa posição. Ao contrário do que acontece com o movimento de contentores, o Porto de A Coruña revela, no campo da mercadoria transacionada, uma dinâmica muito competitiva com os dois principais portos da euro-região. Como a mercadoria no interior dos contentores apresenta a mesma tendência do movimento dos contentores, a diferença é conseguida via transação de mercadoria não contentorizada, nomeadamente o enorme peso da transação de recursos energéticos e seus derivados.

É exatamente a especialização dos portos que iremos analisar de seguida através das categorias de mercadoria com destino a outros portos (foi utilizada a agregação de produtos por NST 2007). Os portos de A Coruña (64%), Leixões (28%) ou Ferrol-S. Cibrao (21%) movimentam uma elevada proporção de mercadoria com objetivos sobretudo energéticos como o carvão, o gás natural ou os derivados de petróleo. O Porto de A Coruña, Viana do Castelo e Vigo transacionam uma grande proporção de mercadoria com fins alimentares, respetivamente 17%, 15% e 10%. Por fim, a madeira e produtos de madeira (exceto mobiliário), papel e material reproduzido é a especialização do Porto de Marín (68%).

**GRÁFICO 8 - MERCADORIA CARREGADA POR CATEGORIAS, EM 2011, POR PORTO (%)**



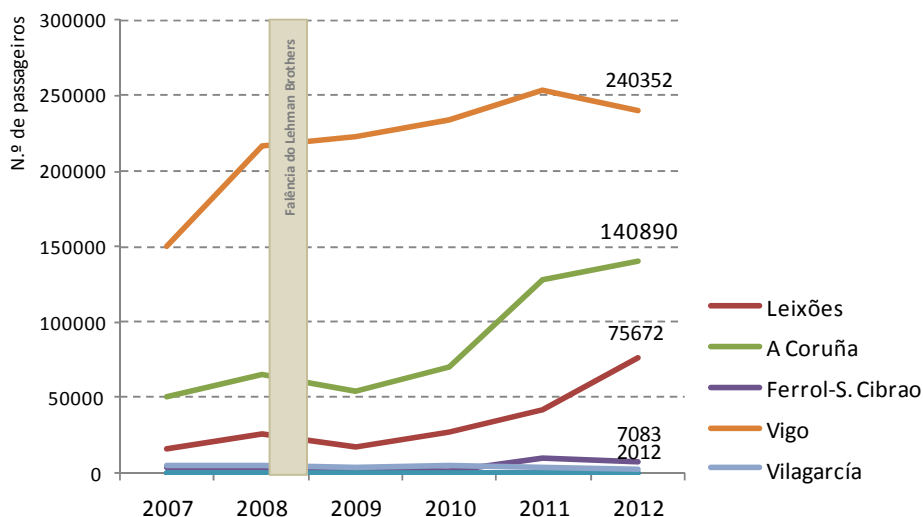
Fonte: Puertos del Estado e APDL

Mas o valor movimentado nos portos resulta também de outras duas atividades de grande importância na economia da euro-região: o Turismo e as pescas.

O turismo de cruzeiros é, cada vez mais, uma aposta da euro-região, tratando-se de um sector onde se podem gerar sinergias mais significativas entre o Norte de Portugal (onde o crescimento desta modalidade é relativamente recente) e a Galiza (onde já existe um

conhecimento adquirido de vários anos e boas condições infraestruturais). A par da logística, é nesta área que se canalizam uma parte significativa do investimento no sistema portuário.

**GRÁFICO 9 - MOVIMENTO DE PASSAGEIROS DE CRUZEIRO NOS GRANDES PORTOS, ENTRE 2007 E 2012, POR PORTO (N.º)**



Fonte: Puertos del Estado, APDL e INE (Estatísticas dos Transportes)

O Porto de Vigo é o mais representativo, embora com uma perda desde o ano de 2012, período em que Leixões e A Coruña crescem de forma significativa.

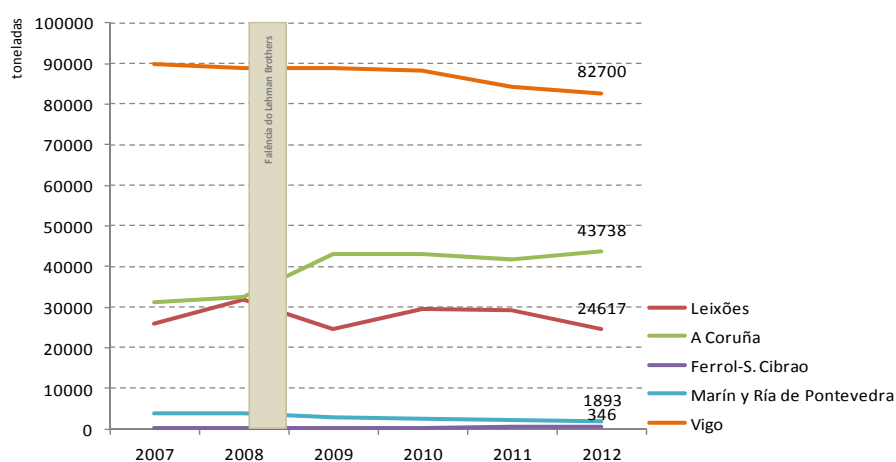
Este segmento de turismo teve uma quebra mundial no ano de 2013, não sendo certa a tendência para 2014. Em Leixões, pelo menos, o movimento tenderá a crescer, a partir da abertura do Novo Terminal de Cruzeiros (no segundo semestre de 2014), que permitirá navios de maior dimensão e a introdução de viagens *turnaround* (com entrada/saída de passageiros de/para a região, e não apenas “visita”, como atualmente). Tendo em conta a dinâmica do aeroporto do Porto, induzida pelas companhias *low cost*, uma estratégia de cooperação entre as duas infraestruturas do Norte de Portugal, com eventual complementaridade modal e transferência de passageiros, poderá ser muito rentável.



Novo Terminal de Cruzeiros de Leixões  
(a operar no 2.º semestre de 2014)

A mesma ordem de importância entre os portos acontece no caso das pescas. O Porto de Vigo, dotado de infraestruturas complementares muito evoluídas, destaca-se por uma grande intensidade na atividade piscatória e nos seus derivados, com um volume superior a 80 mil toneladas, embora com alguma perda nos últimos anos. É praticamente o dobro de A Coruña, o segundo porto mais dinâmico a este nível. O Porto de Leixões tem tido uma atividade bastante instável, não conseguindo captar mais do que 24 617 toneladas de peixe fresco.

GRÁFICO 10 - PEIXE FRESCO, EM 2011, POR PORTO (TONELADAS)



Fonte: Puertos del Estado, APDL e INE (Estatísticas dos Transportes)

Este panorama é coerente com a importância relativa que esta atividade tem nas duas regiões, pois a Galiza é uma potência mundial, que ultrapassou a reestruturação do sector na Europa e dispõe de uma frota muito competitiva. A profunda crise de dos principais *players* desta economia (a Pescanova) poderá introduzir elementos de reestruturação ainda não estabilizados.

### 5.2.2. SÍNTESE: QUE POTENCIAL DE COOPERAÇÃO ENTRE OS PORTOS DO EIXO ATLÂNTICO?

Embora, em alguns domínios, possam detetar-se complementaridades de facto (devido à natureza das atividades económicas no *hinterland*, à localização geográfica e enquadramento territorial, às características técnicas ou, raramente a estratégias concertadas – como é o caso da articulação entre Leixões e Ferrol, assente na atividade de um concessionário comum dos respetivos terminais de contentores), elas não resultam de uma ação voluntarista e concertada, não sendo evidente como algumas apostas individuais podem contribuir para a competitividade global quando se analisa o conjunto da euro-região e dos seus portos.

Esta observação é mais marcada quando se olha o sector na perspetiva transfronteiriça. As experiências de cooperação que existem assentam sobretudo em projetos europeus, de rede multilateral, não incidindo especificamente neste espaço do noroeste peninsular ou tendo a articulação entre os seus portos como foco.

Mesmo na ausência de concertação política – estratégica, haveria alguma vantagem na cooperação económica, ou seja, centrada nos agentes económicos. A cooperação deve ter

uma forte componente de negócio e investimento mútuo, ao nível dos agentes económicos e operadores (veja-se o exemplo da concessão ao mesmo operador dos terminais de contentores de leixões e de Ferrol) ou mesmo das Autoridades Portuárias (invoca-se, como exemplo, o investimento mútuo nas plataformas logísticas entre Leixões e Zona de Actividades Logísticas de Salamanca - Zaldesa).

Os testemunhos recolhidos mostram que grande parte do sucesso recente na atividade do porto de Leixões se deve, precisamente, a uma intervenção empenhada da sua comunidade portuária, mesmo ao nível comercial. Uma cooperação centrada nestas comunidades (que representam os *stakeholders* de cada porto) poderia abrir um contexto mais favorável à cooperação entre Autoridades Portuárias.

Não considerando a que resulta do negócio portuário, que referimos, em que matérias se centram algumas perspetivas favoráveis para essa cooperação, que o Eixo Atlântico pode dinamizar? Podem referir-se algumas áreas: a promoção internacional, a formação, a investigação e modernização tecnológica e nos domínios da segurança e gestão de tráfego.

### 5.3. SISTEMA AERO-PORTUÁRIO

O sistema aero-portuário do Eixo-Atlântico é essencialmente composto por três aeroportos galegos (Coruña, Santiago e Vigo) e um português (Francisco Sá Carneiro, no Porto). São importantes infra-estruturas de transportes que possibilitam a acessibilidade a diversas áreas geográficas, desempenhando assim um papel fundamental na conectividade de pessoas e de algumas mercadorias (com relevo para o chamado comércio *on line*) da Euro-região. Constituem, por isso, ativos cruciais em matéria de “portas” (*Gateways*) com que o sistema urbano do EA pode inscrever-se nos diferentes mecanismos e processos de globalização (*inward* e *outward*).

Conforme já foi referenciado na publicação “*Sistema Aeroportuário do Eixo Atlântico*” (Eixo Atlântico, 2006), nesta região do Noroeste Península existe uma grande concentração de oferta aeroportuária. A região dispõe de quatro aeroportos comerciais entre o Porto e a Corunha, cuja distância máxima entre eles é de 100 kms entre Vigo e Porto, que evidencia uma concentração três vezes superior relativamente ao Sudoeste Peninsular.

Os quatro aeroportos da Euroregião apresentam características técnicas semelhantes, contudo o aeroporto Francisco Sá Carneiro destaca-se pelo maior número de mangas (9) e por uma pista de dimensões superiores (3.480 m) mas muito aproximada à do aeroporto de Santiago (3.200 m). O aeroporto da Corunha é aquele que apresenta dimensões mais reduzidas (2 mangas e uma pista de 1.940 m).

QUADRO 5 - CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DOS AEROPORTOS NORTE DE PORTUGAL-GALIZA

	Porto	Corunha	Santiago	Vigo
Pistas	1	1	1	1
Dimensões Pistas	3.480 m	1.940 m	3.200 m	2.400 m
Mangas	9	2	6	4

Fonte: ANA, AENA

Os movimentos nos transportes aéreos dependem de diversos fatores endógenos – os destinos oferecidos, os preços praticados e a qualidade dos serviços – e exógenos – como os ciclos económicos e a instabilidade de alguns destinos. Nos últimos tempos, a emergência das companhias “*low cost*” revolucionou por completo o mercado do transporte aéreo, trazendo a este sistema de transportes novos públicos, com relevo primordial para o espaço intra-europeu. Ainda mais recentemente, decisões assumidas por um dos mais importantes operadores *low cost*, a Ryanair, sugere que a companhia está interessada em penetrar no mercado dos voos para públicos de negócios. A sua decisão de voar de cidades como Barcelona e Milão para o aeroporto central de Bruxelas e não para Charleroi vai nesse sentido.

A transformação relevante operada no transporte aéreo é reconhecida em estudos da especialidade:

*“Têm-se verificado, nos últimos anos, algumas alterações e importantes desenvolvimentos na indústria de transporte aéreo, que, de algum modo, influenciaram a atitude dos passageiros e das*

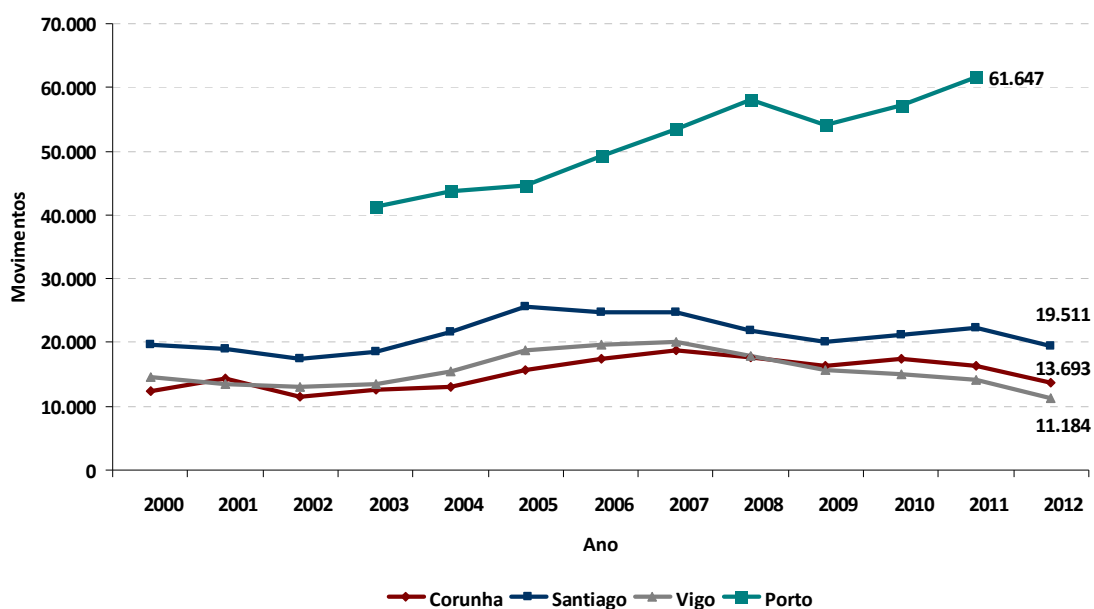
companhias de avião. E isso alterou, significativamente, a organização e o comportamento desta indústria, que contribuiu para aumentar substancialmente o nível de procura de transporte aéreo. De facto, os mercados nos países emergentes continuam a crescer, devido ao desenvolvimento das suas economias e das suas populações, que beneficiam da utilização do transporte aéreo. Por outro lado, a liberalização, quase global, do transporte aéreo oferece às companhias de aviação a possibilidade de terem um maior acesso aos mercados. Por essa razão, os utilizadores também passaram a ter ao seu dispor uma maior escolha de transportadores aéreos.

É uma situação que se deve muito às companhias aéreas “low-cost”. De facto, é inegável o crescimento destes transportadores e, certamente, vão continuar a crescer em todo o mundo, nomeadamente no mercado asiático, onde as companhias tradicionais poderão beneficiar do crescimento dos mercados internacionais, desde que tenham vontade e capacidade para ultrapassar as dificuldades que a nova concorrência lhes possa criar” (Coutinho, 2013: 197).

O aeroporto Francisco Sá Carneiro e os três aeroportos galegos têm apresentado sinais de evolução positiva, com o claro predomínio do primeiro. Contudo é evidente uma desaceleração dos movimentos realizados nos anos de 2008, 2009, 2010, fruto da crise económico-financeira.

O gráfico abaixo reflete a dinâmica positiva dos movimentos globais nestes aeroportos, particularmente no aeroporto do Porto, que registou 61.647 movimentos globais, em 2012. Os aeroportos da Galiza revelam valores mais ou menos constantes mas bastante inferiores face ao aeroporto português.

**GRÁFICO 11 - EVOLUÇÃO DOS MOVIMENTOS NOS AEROPORTOS DO NORTE DE PORTUGAL-GALIZA, ENTRE 2000 E 2012**

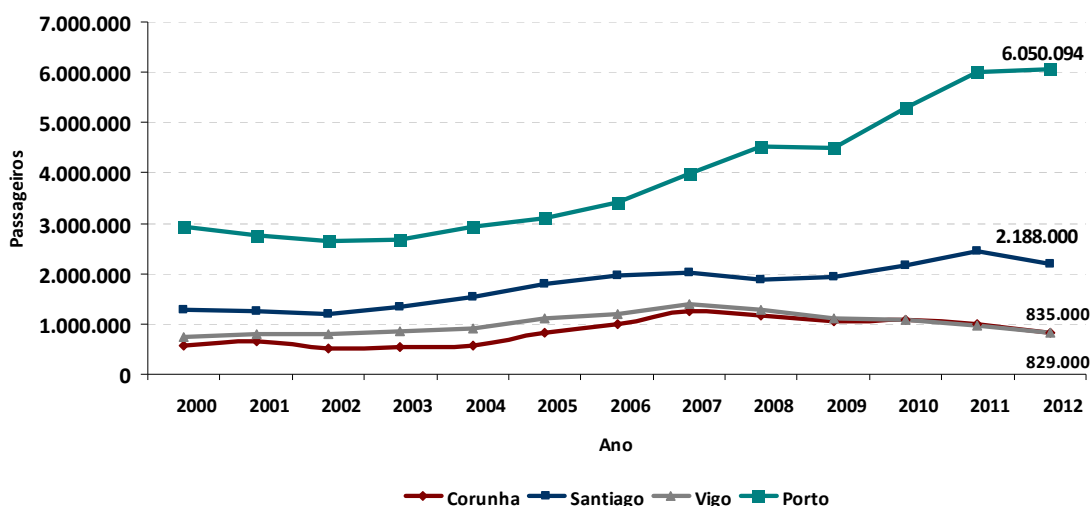


Fonte: ANA e AENA

Quando analisamos a evolução do número de passageiros totais nos aeroportos do Norte de Portugal-Galiza, durante o período de 2000 a 2012, assistimos a uma dinâmica acentuada do aeroporto Francisco Sá Carneiro que, em 2012, atingiu a meta dos seis milhões de passageiros.

A dinâmica dos aeroportos galegos é suportada, essencialmente, pelo aeroporto de Santiago, ainda que no último ano apresente uma variação negativa de 10,71% no período 2011/12.

**GRÁFICO 12 - EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE PASSAGEIROS TOTAIS NOS AEROPORTOS NORTE DE PORTUGAL-GALIZA, ENTRE 2000 E 2012 (N.º)**



Fonte: ANA e AENA

Os aeroportos da Corunha e de Vigo apresentam, desde 2008, uma redução do número de passageiros totais, o que significa que desde a crise económico-financeira não recuperaram os níveis de atividade que detinham anteriormente.

**QUADRO 6 - VARIAÇÃO DA EVOLUÇÃO DOS PASSAGEIROS TOTAIS NOS AEROPORTOS NORTE DE PORTUGAL-GALIZA, EM 2000/01, EM 2006/07 E EM 2011/12**

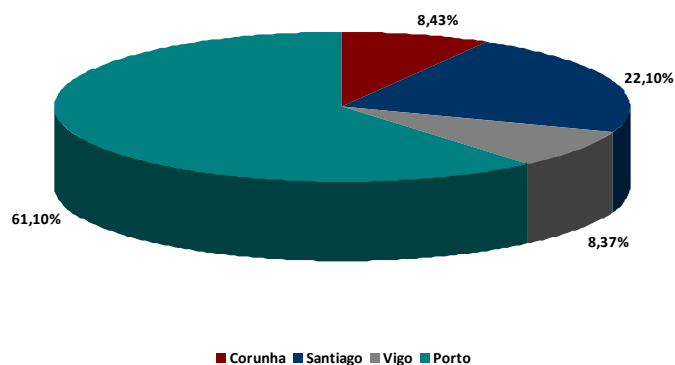
	Taxa de Variação		
	2000/01	2006/07	2011/12
Porto	-5,68	17,15	0,76
Corunha	11,05	24,87	-16,51
Santiago	-3,10	2,58	-10,71
Vigo	9,56	18,37	-15,10

Fonte: ANA e AENA

Quando avaliamos a representatividade dos quatro aeroportos Norte de Portugal-Galiza, em relação ao movimento de passageiros, verifica-se que, em 2012, o aeroporto Francisco Sá Carneiro representava cerca de 62% dos movimentos totais, comprovando mais uma vez a sua importância para a Euroregião Galiza-Norte de Portugal.

Em contraste, os aeroportos da Corunha e de Vigo revelam dinâmicas muito reduzidas, pois cada um representa cerca de 8% do movimento de passageiros

**GRÁFICO 13 - MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS NORTE DE PORTUGAL – GALIZA, EM 2012**



Fonte: ANA e AENA

Em termos de evolução de carga transportada, a tendência mantém-se, na medida em que o aeroporto Francisco Sá Carneiro apresenta valores claramente superiores à soma dos três aeroportos galegos. É responsável por 93% dos movimentos de carga transportada no Norte de Portugal-Galiza.

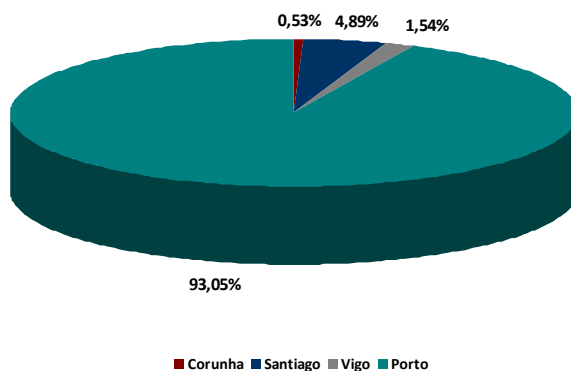
Os aeroportos galegos apresentam dinâmicas reduzidas ao nível de carga transportadas, cada vez menos expressivas, pois quando comparados valores do ano 2000 com os de 2012 verificam-se quebras na ordem dos 80%. O aeroporto da Coruña representa apenas 0,53% da carga movimentada no Norte de Portugal-Galiza.

**QUADRO 7 - EVOLUÇÃO CARGA TRANSPORTADA NOS AEROPORTOS NORTE DE PORTUGAL-GALIZA, ENTRE 2000 E 2012 (TONELADAS)**

Aeroporto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Coruña	875	701	483	542	539	423	554	291	284	240	245	252	196
Santiago	6.739	6.289	5.716	5.319	4.939	3.805	2.588	2.708	2.371	1.976	1.957	1.787	1.816
Vigo	3.294	1.699	1.153	1.134	1.030	1.363	1.252	1.953	1.483	797	901	1.114	571
Porto	n.d.	n.d.	n.d.	27.764	27.025	28.084	37.520	36.147	36.647	32.393	35.284	34.081	34.582

Fonte: ANA e AENA

GRÁFICO 14 - MOVIMENTOS DE CARGA NOS AEROPORTOS NORTE DE PORTUGAL – GALIZA, EM 2012



Fonte: ANA e AENA

Como analisaremos mais em pormenor no capítulo do sistema logístico, a maior debilidade dos fluxos de carga aérea pode em parte ser atribuída a insuficiências de logística das infraestruturas aeroportuárias. No entanto, há que reconhecer que pode haver aqui uma interdependência penalizadora para a carga aérea: os fracos movimentos não induzem melhorias logísticas e a ausência destas últimas penaliza o desenvolvimento daqueles:

*“No transporte aéreo de mercadorias, o sucesso não será possível se não houver uma visão estratégica consistente e infra-estruturas aeroportuárias adequadas para a instalação de plataformas logísticas multimodais, previamente articuladas e discutidas com todos os parceiros aeroportuários, nomeadamente companhias de aviação, agentes de carga aérea, exportadores e Alfândega.*

*Um aeroporto que tenha a preocupação de ter sucesso internacional, não pode abdicar de uma plataforma logística multimodal baseada na garantia de facilidades aduaneiras; numa rápida e eficiente transferência de mercadorias em trânsito; numa coordenada articulação com outros meios de transporte; num sistema comum de comunicações com a Alfândega e operadores económicos; num eficiente apoio logístico e administrativo aos exportadores e agentes transitários, numa rede de boas acessibilidades para o escoamento rápido de mercadorias, etc. (Coutinho, 2013: 92).*

Relativamente às principais rotas operadas pelos quatro aeroportos do Norte de Portugal-Galiza é notória uma clara atividade no mercado interno dos aeroportos galegos, com particular destaque para as ligações a Madrid e Barcelona. O aeroporto Francisco Sá Carneiro apresenta uma maior diversificação de rotas e uma vocação internacional, destacando-se os destinos de Paris (16%), Londres (7,9%), Frankfurt e Madrid (7,5%).

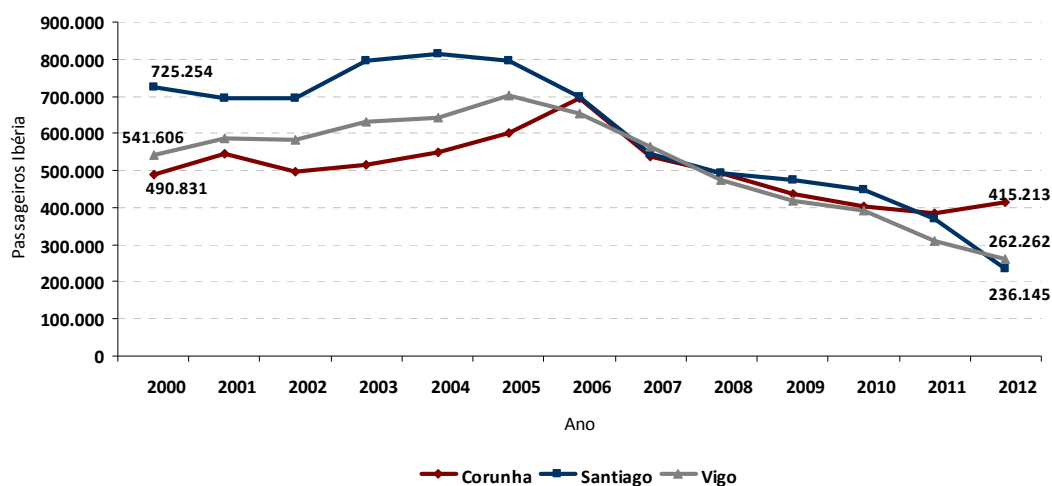
QUADRO 8 - PRINCIPAIS ROTAS DOS AEROPORTOS NORTE DE PORTUGAL-GALIZA, EM 2011

Porto		Santiago		Coruña		Vigo	
Destino	Passageiros	Destino	Passageiros	Destino	Passageiros	Destino	Passageiros
Paris	16,0%	Madrid	33,7%	Madrid	55,4%	Madrid	58,1%
Londres	7,9%	Barcelona	18,5%	Barcelona	22,9%	Barcelona	22,9%
Frankfurt	7,5%	Palma de Maiorca	5,5%	Londres	8,3%	Paris	9,2%
Madrid	7,5%	Málaga	4,9%	Sevilla	6,3%	Bilbao	2,1%
Lisboa	6,8%	Sevilla	4,8%	Amesterdão	2,2%	Valencia	1,9%
Geneva	6,3%	Tenerife	4,8%	Paris	1,4%	Londres	1,8%
Barcelona	4,9%	Alicante	3,8%	Valencia	0,8%	Tenerife Sul	1,8%
Funchal	3,8%	Valencia	3,4%	Lisboa	0,7%	Sevilla	0,7%
Milão	3,1%	Gran Canaria	3,3%	Bilbao	0,6%	Bruxelas	0,7%
Bruxelas	2,9%	Lanzarote	2,7%	Huesca Pirineos	0,1%	Lanzarote	0,5%

Fonte: ANA e AENA

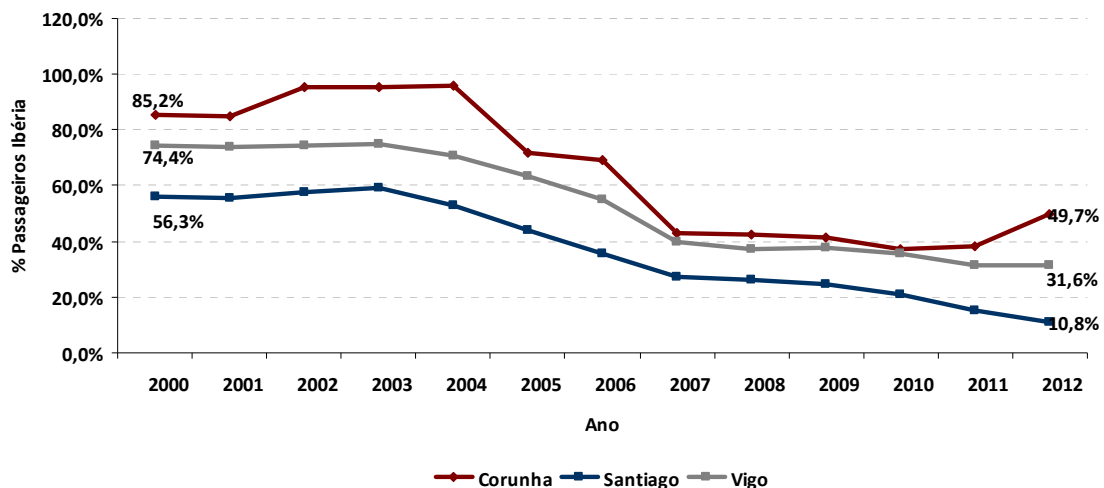
Numa análise mais fina, aos passageiros Ibéria, na Galiza verifica-se um decréscimo na sua evolução em Vigo e particularmente em Santiago. Em 2012, neste aeroporto, os passageiros Ibéria representam apenas 10,8% do total de passageiros, o que leva a crer que existem outras companhias áreas que têm vindo a incrementar aí a sua atividade. Contrariamente, o aeroporto da Coruña revela uma evolução positiva de passageiros Ibéria que, no mesmo ano representam ainda cerca de 50% do número de passageiros total.

GRÁFICO 15 - EVOLUÇÃO DOS PASSAGEIROS IBÉRIA NOS AEROPORTOS DA GALIZA, ENTRE 2000 E 2012



Fonte:AENA

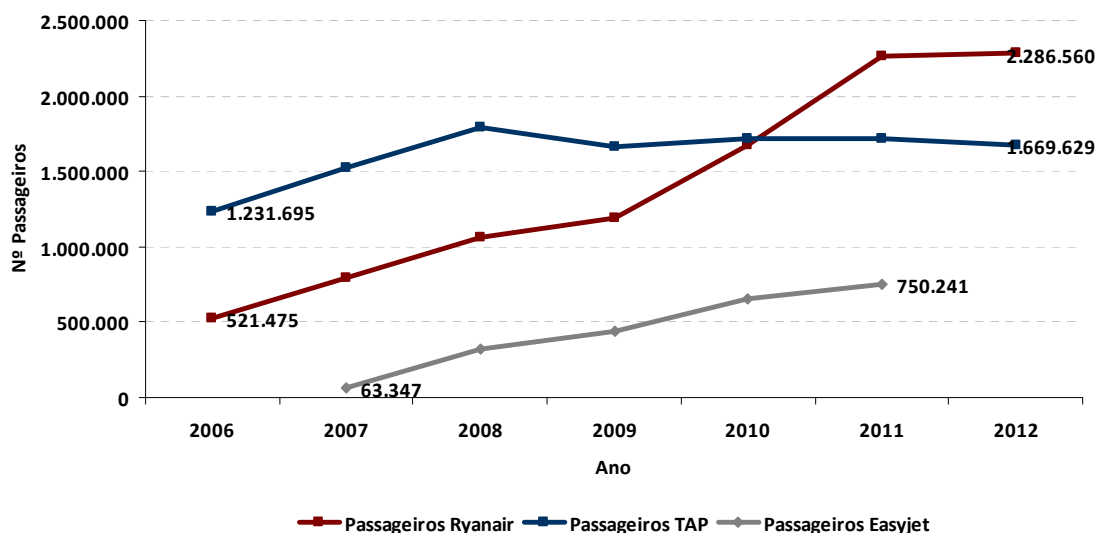
GRÁFICO 16 - EVOLUÇÃO DO PESO DE PASSAGEIROS IBÉRIA NO TOTAL DE PASSAGEIROS DOS AEROPORTOS DA GALIZA, ENTRE 2000 E 2012



Fonte: AENA

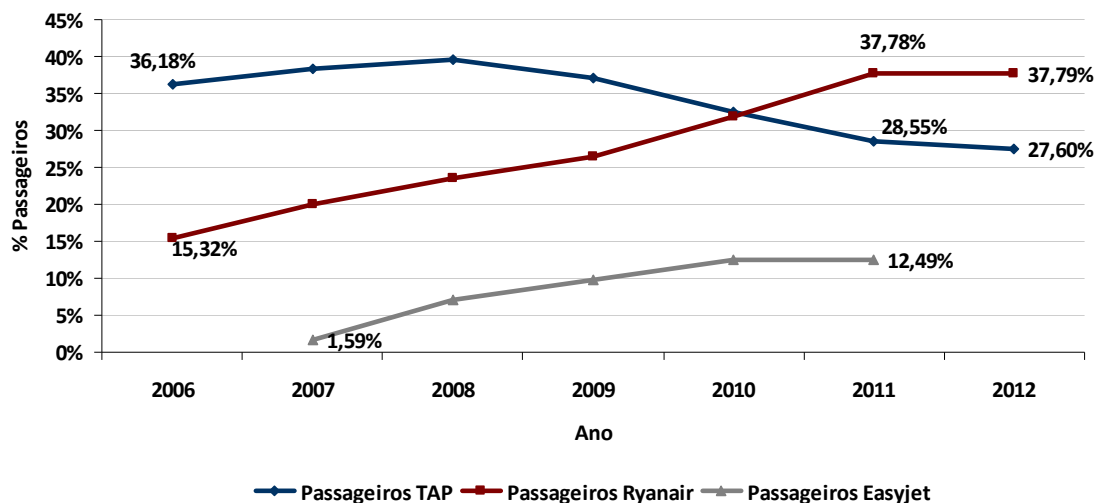
Da mesma forma, no aeroporto Francisco Sá Carneiro é evidente a tendência de crescimento das companhias *low-cost*, Ryanair e Easyjet, e um decréscimo do número de passageiros que viajam na TAP. Aliás, em 2012 o número de passageiros da Ryanair é claramente superior ao número de passageiros TAP, representando cerca de 37,8% do total de passageiros, nesse ano. Os passageiros Easyjet têm vindo a crescer significativamente desde 2007, representando já no ano de 2012 12,5% dos passageiros totais do aeroporto Francisco Sá Carneiro.

GRÁFICO 17 - EVOLUÇÃO DO Nº DE PASSAGEIROS TAP, RYANAIR E EASYJET NO AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO, ENTRE 2006 E 2012



Fonte: ANA

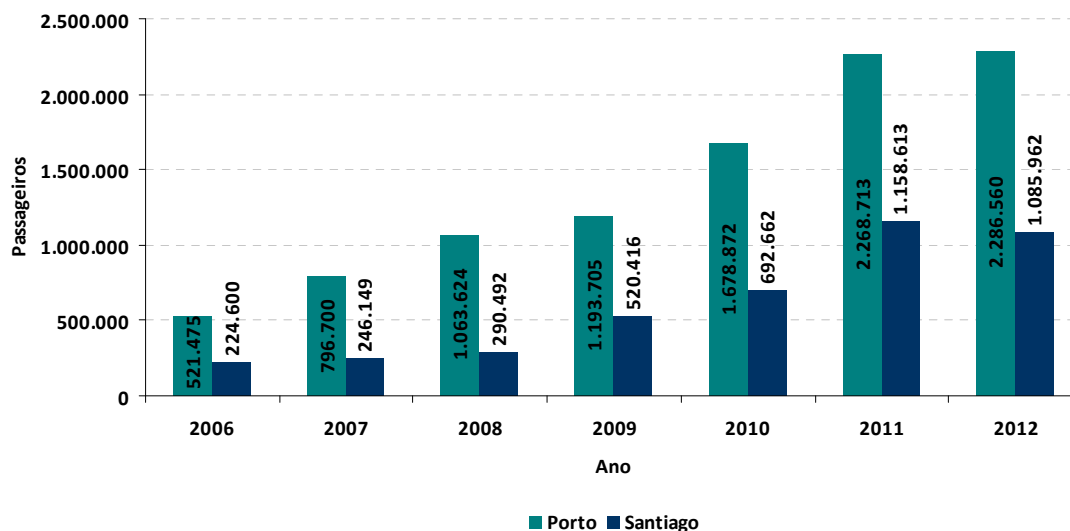
**GRÁFICO 18 - EVOLUÇÃO DO PESO DOS PASSAGEIROS TAP, RYANAIR E EASYJET NO AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO, ENTRE 2006 E 2012**



Fonte: ANA

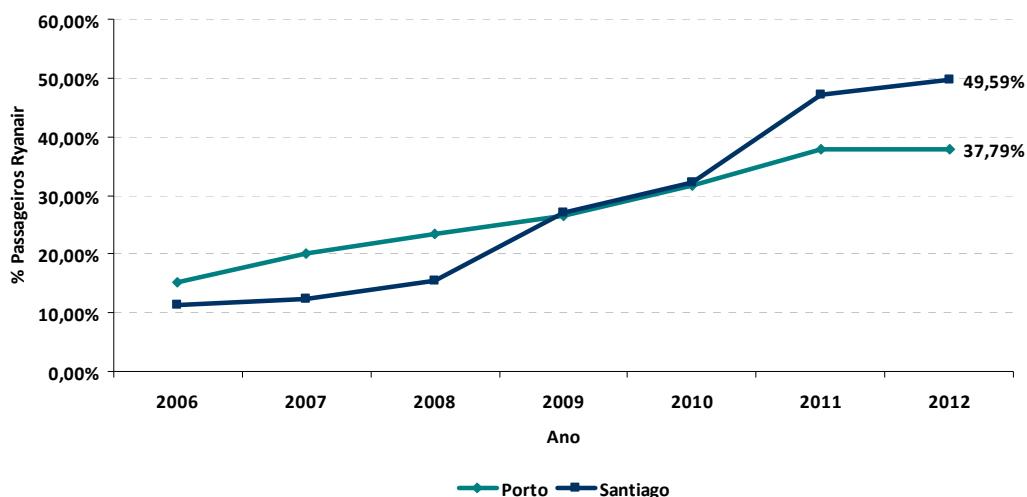
Torna-se assim evidente, a importância da Ryanair nos aeroportos Francisco Sá Carneiro e de Santiago, que lhes permitiu um acréscimo do número de passageiros, ao longo dos últimos anos. Assim, se em 2006 estes passageiros representavam 15,32% e 11,45%, respetivamente do total de passageiros destes aeroportos, em 2012 assumem uma relevância notória: cerca de 37,8% no Porto e de 49,6% em Santiago.

**GRÁFICO 19 - EVOLUÇÃO DOS PASSAGEIROS RYANAIR NOS AEROPORTOS FRANCISCO SÁ CARNEIRO E DE SANTIAGO, ENTRE 2006 E 2012**



Fonte: ANA e AENA

**GRÁFICO 20 - EVOLUÇÃO DO PESO DOS PASSAGEIROS RYANAIR NOS AEROPORTOS FRANCISCO SÁ CARNEIRO E DE SANTIAGO, ENTRE 2006 E 2012**

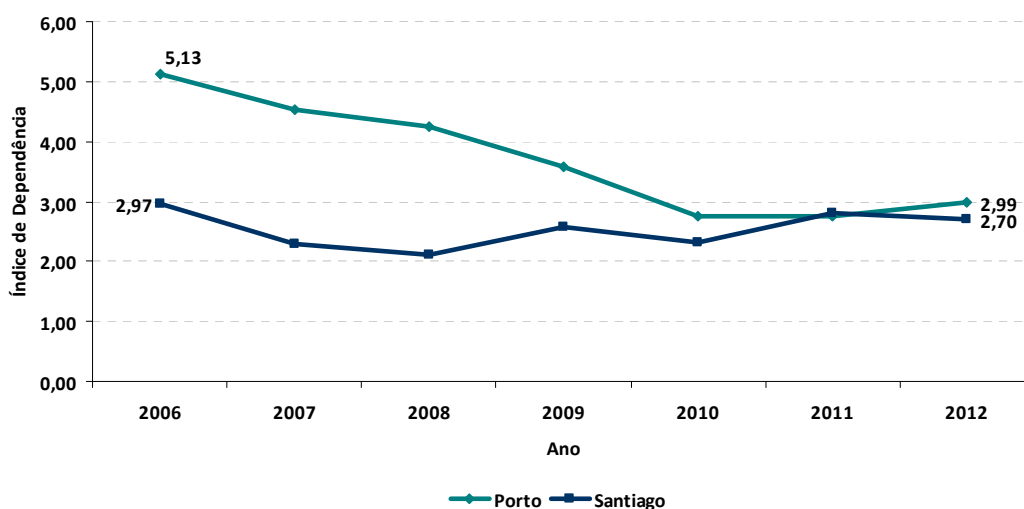


Fonte: ANA e AENA

Nos dois aeroportos em estudo, a importância da Ryanair comprova-se ainda através do Índice de Dependência, que permite aferir o peso dos passageiros Ryanair do Porto e de Santiago em relação ao peso dos passageiros Ryanair em Portugal e Espanha, respetivamente.

Através deste Índice, conclui-se que nos dois aeroportos existe uma sobreespecialização de passageiros desta companhia *low-cost*, ainda que no caso do Porto esta apresente valores decrescentes, provavelmente fruto do aparecimento de outras companhias áreas *low-cost*.

**GRÁFICO 21 - ÍNDICE DE DEPENDÊNCIA, ENTRE 2006 E 2012**



Fonte: ANA e AENA

Os índices de dependência dos Aeroportos de Sá Carneiro e de Santiago de Compostela em relação às companhias e voos “*low cost*” não podem ser dissociados de alguns elementos de avaliação estratégica.

Em primeiro lugar, interessa saber se essa dependência é alimentada apenas pela relação com uma só companhia ou se, pelo contrário, estamos ou não em presença de alguma concorrência entre essas companhias. No Aeroporto de Sá Carneiro, apesar da supremacia indiscutível da Ryanair, o crescimento da Easy Jet ameniza a referida dependência. Já em Santiago de Compostela essa amenização é menos sentida.

Em segundo lugar, tal dependência não pode deixar de ser confrontada, numa avaliação custo-benefício, com a diversificação de rotas que a presença destas companhias permite alcançar. Essa diversificação tanto funciona no plano *inward* (potenciadora da diversidade da procura turística, sobretudo para os chamados *short breaks*) como no *outward* que favorece a conectividade de residentes no plano intra União Europeia. É sobretudo relevante o tipo de rotas com segundas e terceiras cidades de países europeus, contribuindo assim para geometrias variáveis de relacionamento de matriz inter-regional que neste momento só as companhias *low cost* conseguem assegurar. Assim, por exemplo, não será indiferente para o Aeroporto de Sá Carneiro o que irá significar a Ryanair começar a voar para e a partir do Aeroporto de Lisboa. Estima-se que tal possibilidade não afete a diversidade de rotas que por essa via o Aeroporto Sá Carneiro oferece.

Em terceiro lugar, não pode ignorar-se que se trata de operações subsidiadas e por isso subordinadas a processos de negociação nos quais a participação dos operadores económicos mais beneficiados pela presença de tais companhias será crucial para minimizar riscos de diminuição de apoios.

## 5.4. SISTEMA LOGÍSTICO

---

### 5.4.1. CONTEXTUALIZAÇÃO DA RELEVÂNCIA DO SISTEMA LOGÍSTICO

---

A relevância dos sistemas logísticos para a competitividade das empresas e dos territórios tem vindo a ser reforçada à medida que os padrões de funcionamento e de organização do comércio mundial refletem progressivamente o peso do comércio intrafirma multinacional (global) e das cadeias globais de produção (processos produtivos com inputs de uma multiplicidade de países) (Lamy, 2013).

A extensão das cadeias logísticas é ainda marcada pela polarização crescente entre as chamadas modalidades do *comércio on line versus comércio off line*, registando-se a este respeito o rápido e apreciável crescimento do primeiro. No seminário organizado em novembro de 2013 no Porto pela APAT e Revista Transportes & Negócios, centrado sobre o tema Oferta Integrada de Qualidade na Área Metropolitana do Porto, no qual a equipa técnica participou, o Presidente da Comunidade Portuária do Porto de Leixões acentuou a importância desta evolução para toda a atividade logística. O mesmo foi afirmado pelo representante da Lufthansa Cargo, sendo o comércio *on line (business-consumer)* uma oportunidade não apenas para os grandes operadores DHL e UPS instalados no Aeroporto de Sá Carneiro, mas também para os agentes transitários que podem reforçar o seu papel de operadores integradores. A transformação associada a esta evolução pode caracterizar-se pela resolução do problema “muitos e pequenas séries de produtos com múltiplos pontos de entrega para poucas soluções de transporte, exigindo crescentemente a sua integração.

Díaz Fernández (Fernández, 2007:25) assinala e bem que a eficácia dos sistemas logísticos se constitui em fator poderoso de eficiência de toda essa nova organização da produção e da distribuição mundial, exigindo uma aprofundada especialização funcional dos sistemas de transporte das economias, mas também a plena integração dos diferentes modos de transporte. Díaz Fernández insiste no facto da eficácia do sistema logístico não se esgotar no suporte físico da infraestrutura. É indispensável que o suporte infraestrutural seja servido por um moderno sistema de gestão empresarial, tendo em conta designadamente o potencial revolucionário que as tecnologias de informação e comunicação trouxeram à logística. É assim fundamental desmontar a deriva infraestrutural da intermodalidade dos sistemas de transporte. Essa dimensão é relevante mas só se concretiza em efeitos concretos se nela atuarem operadores económicos e empresariais que se assumam como efetivos integradores de meios de transporte. Esta distinção é crucial: uma coisa é a gestão da infraestrutura, podendo ela própria ser substancialmente melhorada com a incorporação de TIC ajustadas ao modelo de gestão; outra coisa bem diferente é a forma como se organizam os operadores empresariais que utilizam tal infraestrutura, sendo eles em última instância que determinam o seu êxito ou a sua inconsistência. A distinção é relevante do ponto de vista da consideração do sistema logístico como fator competitivo do posicionamento da Euro-região na globalização. Muitas vezes a cooperação entre as referidas infraestruturas é difícil e de mobilização complexa. O que não significa que entre os operadores económicos seus utilizadores não seja possível a formação de estratégias de cooperação.

A natureza periférica da Euro-região face aos grandes centros emissores e recetores de comércio internacional não pode deixar de se refletir na importância hierárquica dos recursos logísticos identificáveis na Euro-região face não só à Península Ibérica entendida como unidade económica e territorial, mas também em relação aos grandes *hubs* logísticos europeus.

Pese embora se possa falar de um sistema logístico ainda em construção, já que praticamente todos os projetos relevantes se encontram ainda em fase de construção/alargamento de infraestrutura, pode desde já ser relevada a importância das infraestruturas portuárias na criação de áreas e de volumes de negócio capazes de justificar concentrações de recursos logísticos em infraestruturas apropriadas. As articulações intermodais mais relevantes continuam a ser as que se processam entre o transporte marítimo e rodoviário, assumindo este último frequentemente o estatuto de elemento motor único atendendo ao facto do transporte rodoviário continuar a ser um veículo determinante de escoamento das exportações da Euro-região, com relevo para o Norte de Portugal.

Neste contexto, é particularmente relevante o impulso que o transporte marítimo e as infraestruturas portuárias poderão assumir no processo logístico europeu, sobretudo no contexto de sistemas de transporte mais sustentáveis, cabendo aos sistemas logísticos ajustar-se a essa transformação. O tema das autoestradas marítimas conjugado com o eventual desenvolvimento da parceria atlântica (Estados Unidos – Europa) como megaregião de comércio mundial reúne um elevado potencial para reforçar esta ideia já observável na Euro-região do impulso que as infraestruturas portuárias e a sua interligação com os diferentes sistemas de transporte representam para o negócio e para a concentração de recursos nessa matéria.

Esta perspetiva conduz-nos a destacar alguns fatores na futura dinamização das atividades logísticas na Euro-região:

- O relevo que o transporte marítimo pode assumir na sequência da chegada aos portos europeus atlânticos de tráfego movimentado por navios de grande porte induzido pelas novas perspetivas de operação no Canal do Panamá;
- O potencial que a cabotagem marítima europeia (*short sea shipping*) representa como principal alternativa ao peso do transporte rodoviário como veículo de movimentação de mercadorias no quadro de exigências de maior sustentabilidade (ver Estratégia Europa 2020); o tráfego de cabotagem atingiu em 2011 o montante de 2,9 milhões de toneladas), representando a Espanha 367.796 toneladas e Portugal o montante de 61.587 toneladas;
- As exigências de fiabilidade (*reliance*) e segurança que as estratégias de competitividade dos principais operadores irão determinar com conseqüente incremento da relevância das operações logísticas como instrumento decisivo dessa fiabilidade;
- A operacionalização de corredores ferroviários de grande expressão articulados com a rede de infraestruturas portuárias, com relevo da importância que o CORREDOR

ATLÂNTICO representará como oportunidade de desenvolvimento do negócio logístico.

O modo como estas oportunidades irão traduzir-se em incrementos possíveis do negócio logístico dependerá em grande medida das estratégias dos operadores económicos e do modo de transporte que utilizam. Nesta matéria, não pode ignorar-se que a situação em Espanha e Portugal é muito similar: 96,4 e 94,6% do transporte de mercadorias em cada país é assegurado por via rodoviária, o que atesta bem a debilidade expressiva do transporte ferroviário. A intermodalidade depende de fatores infraestruturais (o alcance da rede), regulamentares (os entraves administrativos<sup>13</sup>), económicos (os custos de paragem e de fricção), comerciais (estratégias empresariais de integração de modos de transporte) e técnico-operacionais (papel das TIC) (Fernández, 2007:96).

Resumindo, o desenvolvimento futuro desta importante dimensão competitiva da dotação em infraestruturas da Euro-região e do seu sistema urbano dependerá dos seguintes fatores determinantes:

- Estado da arte em matéria de dotação de infraestruturas para a intermodalidade dos modos de transporte;
- Peso futuro dos objetivos de sustentabilidade que a política de transportes vier a assumir na União Europeia e da sua influência na programação e financiamento da rede europeia de infraestruturas de transporte;
- Grau de incorporação de conhecimento e TIC na gestão logística propriamente dita e na gestão das infraestruturas que suportam a intermodalidade;
- Estratégias empresariais dos operadores que possam ser considerados integradores de meios de transporte: como é compreensível, entre um agente transitário que utiliza diferentes meios de transporte para agilizar a sua função de distribuição de mercadorias e o faz nas suas próprias instalações e um operador de transporte que dispõe das suas próprias infraestruturas logísticas implantadas por exemplo numa área logística há todo uma gradação de relevância de estratégia para o tema em estudo.

Este último fator corresponde à existência na Euro-região de operadores que inscrevam a sua atividade, mobilizando todo o potencial existente em matéria de infraestruturas. Este é o caso, por exemplo, do operador Luís Simões que desenvolve processos de integração e verticalização de serviços logísticos à escala ibérica, a partir dos Centros de Operações Logísticas e Plataformas Regionais localizados em toda a Península Ibérica, assegurando um serviço diário de Distribuição Ibérica. Os produtos envolvidos são essencialmente produtos alimentares, bebidas espirituosas, higiene e limpeza, eletrodomésticos e eletrónica de Consumo, indústria automóvel. Entre os serviços prestados contam-se transporte primário

---

<sup>13</sup> A homogeneização dos títulos de transporte de mercadorias entre diferentes modos é considerada pelos operadores económicos como um fator crucial de celeridade do processo logístico

desde os armazéns e/ou fábricas até aos Centros de Operação Logística, armazenagem em temperatura ambiente, armazenagem de produtos em entreposto fiscal em regime de suspensão de imposto, preparação de pedidos (pick & pack), passagem de cais; distribuição Ibérica, distribuição nacional em temperatura ambiente e refrigerada (5º), gestão de operações logísticas *in-house*, controlo de inventários, serviços de valor acrescentado como etiquetagens, montagem de expositores, construção de packs promocionais, etc., o que ilustra bem a diversidade de operações que o negócio logístico acolhe. Neste contexto, adquire especial significado o facto do operador Luís Simões ser o primeiro operador privado a localizar-se nas novas áreas logísticas do Porto de Leixões.

O que importa aqui destacar é que todos os fatores atrás identificados constituem domínios potenciais de cooperação na Euro-região e entre as cidades do EA:

- A dotação infraestrutural logística da Euro-região não está ainda concretizada na sua plenitude; o grau de desenvolvimento físico dos projetos permite ainda alguns esforços de racionalização estratégica e de especializações potenciais;
- As estratégias para um sistema de transportes mais sustentáveis e para uma logística que promova e facilite essa maior sustentabilidade constituem um tema crucial para a cooperação entre cidades com dotação logística;
- A incorporação de conhecimento é passível também de domínios de cooperação através do universo de infraestruturas científico-tecnológicas que analisaremos no capítulo seguinte;
- As estratégias de operadores que possam ser considerados como desenvolvendo operações logísticas determinarão, em última instância, a concretização do potencial de cooperação; daí a necessidade imperiosa de os envolver e aos seus representantes, discutindo potenciais de cooperação nas comunidades portuárias e logísticas, o que representará um novo desafio para o EA, em suma passar de uma cooperação dificultada entre infraestruturas e respetivos gestores a uma cooperação que envolva as comunidades de operadores.

#### **5.4.2. AVALIAÇÃO DO ESTADO DA ARTE E POTENCIAL DE COOPERAÇÃO ASSOCIADO**

---

A avaliação do estado da arte do sistema logístico da Euro-região pressupõe que estabilizemos a identificação da dotação infraestrutural em torno da qual o sistema logístico pode ser organizado.

Optámos nesta primeira fase do trabalho por não abordar a chamada logística de proximidade, seja aquela que serve preferencialmente a distribuição nas áreas metropolitanas, como por exemplo a logística das grandes superfícies comerciais. Não foram também analisadas áreas logísticas isoladas, pertencentes a operadores de transporte e logísticos privados (caso, por exemplo, do operador Luís Simões. A análise incidiu sobre infraestruturas logísticas dotadas de maior potencial de intermodalidade e associadas a infraestruturas portuárias, aeroportuárias e ferroviárias, não esquecendo a sua integração com os principais nós de conectividade com o sistema rodoviário. Nesta análise, teve-se naturalmente em conta o carácter praticamente

residual que a carga aérea representa na Euro-região, tal como foi oportunamente documentado a propósito da fraca expressão do movimento de mercadorias concretizado a partir dos aeroportos da Euro-região, incluindo o Aeroporto Sá Carneiro.

Um outro fator a ter em conta é o desmoronamento de toda a programação respeitante do Portugal Logístico, traduzido na interrupção ou suspensão do investimento público associado a este programa.

Neste contexto, do ponto de vista infraestrutural, o sistema logístico da Euro-Região e do sistema urbano do EA é fundamentalmente composto pelas seguintes unidades:

- Áreas Logísticas dinamizadas pelo Porto de Leixões (em construção);
- Áreas logísticas dinamizadas pela Zona Franca de Vigo (instaladas e em construção);
- Área Logística PLISAN, liderada pelo consórcio Porto de Vigo, Zona Franca de Vigo e Xunta de Galicia (em construção, com redução substancial da ambição infraestrutural com que foi concebida);
- Potencial desenvolvimento de áreas e atividades logísticas dinamizadas pelo porto da Coruña, fortemente tributário do incremento de aproveitamento de capacidade do porto exterior e também pelo porto do Ferrol (autointitulado de Porto Logístico do Atlântico), também fortemente tributário do aproveitamento de capacidade associada ao porto exterior do Ferrol;
- Área logística interior de Monforte de Lemos;
- Plataforma Logística Transfronteiriça de Chaves;
- Áreas logísticas constituídas por Terminais de Carga Aérea, com relevo para os dois terminais do Aeroporto de Sá Carneiro.

Refira-se que não foram consideradas representativas do sistema logístico as atividades associadas aos portos de Viana do Castelo, Marín e Villa Garcia de Arousa, sobretudo pela fraca massa crítica do movimento portuário em questão no plano comparativo.

#### **A. Áreas logísticas do Porto de Leixões**

Nas condições já anteriormente mencionadas de suspensão /diferimento do Portugal Logístico, as duas áreas logísticas em construção serão com grande probabilidade nos próximos 10-15 anos as principais, senão as únicas, unidades logísticas relevantes da região Norte, assumindo por isso uma marca marcadamente regional e largamente dependente da dinâmica do porto de Leixões.

### Características técnicas

A Plataforma Logística de Leixões é formada por dois pólos: o Pólo 1 – Gonçalves, situado junto às instalações concessionadas à Silos de Leixões, e o Pólo 2 – Gatões / Guifões, situado sobre o nó da VRI – Via Regional Interior que dá acesso ao porto de Leixões.

Os acessos rodoviários apoiam-se na VRI – Via Regional Interior, auto-estrada que estabelece a ligação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro à A4, auto-estrada Matosinhos – Bragança. Encontra-se prevista a construção de um terminal ferroviário de mercadorias, junto ao Pólo 2, com ligação à Linha de Leixões, que atualmente serve o porto, com uma gare de mercadorias no seu interior.



O Pólo 1 tem cerca de 30 ha, dos quais 9 construídos. Disponibiliza armazéns integrais (monocliente), armazéns modulares (multicliente) e lotes infraestruturados (para auto construção), e os seguintes serviços de apoio: centro de serviços, portaria para controlo de acesso, centro de apoio a motoristas e centro de apoio a veículos pesados. Neste Pólo, um acordo entre a APDL e a ZALDESA garante a instalação de um armazém desta, ocorrendo o inverso na Zona de Actividades Logísticas de Salamanca, permitindo alargar a presença do Porto de Leixões no interior da Península Ibérica.

O Pólo 2, com 35 ha, para além de armazéns e lotes, incluirá um terminal intermodal rodo-ferroviário (a cargo da REFER) com cerca de 9 ha. Uma área significativa neste Pólo será ocupada pelo operador transitário Luís Simões, SA.

O ano de 2014 será já de entrada em funcionamento efetivo das plataformas, com operadores em atividade nos dois Pólos.

### **Intermodalidade**

O projeto prevê uma área dedicada à operação ferroviária, com acesso para o interior do Porto (linhas duplas para os cais) e para o exterior (ligação à Linha de Leixões). Este terminal será explorado como plataforma multimodal portuária (componente rodo-marítima que atualmente, apesar da localização da gare de mercadorias no interior do porto, não existe) e como plataforma rodo-ferroviária (que atualmente existe no interior do porto, mas em condições de funcionamento muito precárias).

É nesta perspetiva potencial de intermodalidade e de melhoramento das condições de atração do porto que a ligação ferroviária é importante, e não por necessidades sentidas pela administração portuária, já que a ferrovia apenas representa 1% do movimento de contentores em Leixões. Há, no entanto, um problema de financiamento, já que a REFER não tem este projeto nas suas prioridades de investimento.

Uma dimensão complementar da intermodalidade refere-se às condições melhoradas de articulação entre o porto de Leixões e o aeroporto Sá Carneiro. Para além da possibilidade de uma oferta combinada ao nível dos passageiros (que a conclusão do novo Terminal de Passageiros em Leixões permitirá, dado o futuro acolhimento de navios de maiores dimensões e em regime de *turnaround* – entrada e saída de passageiros, e não apenas escala – permitindo aos turistas e visitantes combinar o transporte aéreo com o marítimo), a Plataforma Logística de Leixões oferece serviços que podem ser utilizados em comum pelos operadores em terra de carga marítima e aérea, melhorando as condições gerais da oferta.

A estratégia de Leixões, ao nível da logística, é contida – os dois Pólos da Plataforma Logística surgem, em primeiro lugar, como uma forma de resolver os fortes constrangimentos de espaço no interior do porto, melhorando as suas condições de operação. Integrados no sistema geral de operação do porto, com elevados níveis de desempenho, tenderão a tornar-se mais uma vantagem competitiva de Leixões no contexto de concorrência portuária internacional. Não sendo plataformas “regionais”, no entanto, assumem também um valor acrescentado para o tecido empresarial/PME do *hinterland* (mesmo do longínquo, como é o caso de Castela e Leão, através da parceria com a ZALDESA), constituindo um fator de aprofundamento da ligação entre porto e seus utilizadores.

### **B. Áreas logísticas dinamizadas pela Zona Franca de Vigo**

A Zona Franca de Vigo constitui um dos cinco consórcios existentes em Espanha nesta área (Barcelona, Cádiz, Gran Canária e Tenerife são as restantes), sendo presidida pelo Presidente da Câmara Municipal de Vigo, integrando para além da Delegada do Estado (entrevistada pela equipa técnica da Quaternaire Portugal) representantes da Autoridade Portuária de Vigo, da

autoridade aduaneira de Vigo, da Diputación Provincial de Pontevedra e da Cámara de Comércio de Vigo, sendo a sua Comissão Executiva presidida pela Delegada do Estado.

Como a sua designação indica não constitui propriamente o que hoje se designa de área logística, já que na sua constituição é determinante o estatuto de zona franca, dotada de um regime alfandegário especial para mercadorias importadas e outros regimes fiscais que incentivam a localização de empresas.

Mas para além da sua função tradicional de zona franca (que data dos anos 50), o consórcio gere uma rede de parques e áreas empresariais, em estreita ligação quer com o porto de Vigo, quer com a economia provincial de Vigo-Pontevedra, que acaba por lhe atribuir a função complementar de aglomeração de atividades logísticas.

A **área de Balaídos** com o seu 1.000.000 de metros quadrados é talvez a mais emblemática do complexo, pois está adstrita essencialmente ao cluster automóvel, albergando as instalações da Citroen Peugeot Automoviles España S.A. e mais 9 empresas, as quais apresentaram em 2011 um volume de negócios de 5.287,3 milhões de euros e um VAB de 570,6 milhões de euros.

A **Área de Bouzas**, contígua à zona portuária, é constituída pela zona franca comercial, alberga 28 empresas e ocupa uma área de 200.000 metros quadrados, representando do ponto de vista económico uma importância bem abaixo da que podemos associar a Balaídos. A sua composição empresarial é mais mesclada, integrando empresas comerciais, de telecomunicações, de transportes, de consultoria empresarial.

A **Área da Granxa** constitui o polígono industrial mais representativo de toda a rede, ocupando uma área de 933.149 metros quadrados, albergando 251 empresas e gerando um volume de negócios global de 475,7 milhões de euros e um VAB de 120,5 milhões de euros. O polígono está configurado como uma área de acolhimento empresarial, dotada de uma infraestrutura de serviços comuns e não integra propriamente um centro logístico.

A **Área de Porto de Molle** (em comercialização), situada em Nigrán, está vocacionada para funções terciárias e de lazer e ocupa uma área de 1.028.780 metros quadrados, albergando para já 15 empresas, com representação de empresas comerciais, de engenharia, de I&D (biotecnologia), consultoria empresarial e uma empresa puramente tecnológica a Marine Instruments ligada a instrumentos de medida, sinalização e navegação.

Finalmente, o **Parque Tecnológico e Logístico** (área de Valladares) ocupa uma área de 874.195 metros quadrados e constitui a infraestrutura tecnológica por excelência do Consórcio, albergando segundo os registos oficiais 112 empresas. Está vocacionado para a modernização do setor logístico galego e acolhe a chamada cidade têxtil galega, acolhendo ainda uma massa representativa de empresas produtoras de componentes para a indústria automóvel. Em 2011, gerou um volume total de negócios de 694,4 milhões de euros e um VAB de 181,3 milhões de euros.

O complexo gerido pelo Consórcio da Zona Franca de Vigo inclui ainda, o que garante alguma particularidade, serviços de apoio ao empreendimento empresarial, alocadas nos Centros de

Iniciativa Empresarial de A Granxa e de Porto de Molle, tais como viveiro de empresas, uma aceleradora (Via Vigo) e atividades de apoio especializado à inovação, tais como o Centro de Excelência de Vigo e a Citexvi – Cidade Tecnológica de Vigo que não é mais do que a designação atribuída ao Parque Científico y Tecnológico da Universidad de Vigo no Campus Universitario de Lagoas Marcosende. Os serviços de capital de risco completam todo este aparato de apoio ao empreendimento e à inovação empresarial.

A diversidade de funções desempenhadas alarga-se com a gestão do Centro Comercial A Laxe, contíguo ao Porto desportivo, que constitui hoje uma das mais modernas superfícies comerciais da cidade de Vigo. O Consórcio da Zona Franca de Vigo integrou ainda a parceria que renovou completamente o Passeio Marítimo da Cidade de Vigo, juntamente com a Autoridade Portuária, a Xunta de Galicia e o Ayuntamiento de Vigo.

A Zona Franca tem em curso a ampliação do Parque Tecnológico e Logístico (PTL) (mais 200.000 metros quadrados), a Área de Comesaña – Matamá – Valladares (1.101.280 m<sup>2</sup>) com contiguidade ao PTL para empresas de alto valor acrescentado, situada entre o Parque Tecnológico de Vigo e o polígono de Balaído e a Plataforma Logística PLISAN (Salvaterra – As Neves).

A sinergia de funcionamento do complexo da Zona Franca com a infraestrutura portuária de Vigo é manifesta, embora lhe corresponda uma gestão diferenciada, podendo considerar-se uma sinergia espontânea e natural. Embora possamos identificar em estrutura tão variada e complexa o desempenho de funções logísticas, o complexo da Zona Franca não constitui propriamente uma infraestrutura logística, mesmo que acolha operadores logísticos. Como é óbvio, o terminal CITROEN-PEUGEOT (Balaídos) e a Cidade Têxtil (Porto de Molle) geram necessariamente atividades logísticas.

Recorda-se, entretanto, que nenhuma das áreas atrás referenciadas tem conectividade direta com o sistema ferroviário, estando próxima no caso de A Granxa. Só a plataforma (em desenvolvimento) PLISAN terá assegurada essa conectividade.

A natureza mista de zona franca, pólo tecnológico e de área (polígono) de acolhimento empresarial e a inexistência de uma unidade funcional especializada em funções logísticas explica o projeto em desenvolvimento de construção da plataforma logística PLISAN (Salvaterra – As Neves), a qual constitui uma parceria Autoridade Portuária de Vigo – Consórcio Zona Franca e Xunta de Galicia. Mas, de acordo com a informação recolhida, a plataforma não está ainda em funcionamento. Os trabalhos para a integração urbanística da plataforma datam de 2000-2001, dando origem em agosto de 2010 a uma alteração pontual do seu projeto de implantação setorial<sup>14</sup>. O projeto experimentou uma redução de área, estando neste momento definido para 3.091.429 metros quadrados de implantação. Questões

---

<sup>14</sup> Ver Instituto Galego de Vivenda e Solo (2010), *Modificación Pontual del Proyecto Sectorial Implantación Plataforma Logística Industrial Salvaterra as Neves (PLISAN)*, ICEACSA (Equipa responsável pela redação do projeto), Santiago de Compostela: [http://igvs.xunta.es/ipecos-opencms-portlet/export/sites/default/PortalVivenda/Biblioteca/Declaracions\\_Ambientais/PLISAN\\_MODIFICACI\\_XN\\_PUNTUAL\\_MEMORIA.pdf](http://igvs.xunta.es/ipecos-opencms-portlet/export/sites/default/PortalVivenda/Biblioteca/Declaracions_Ambientais/PLISAN_MODIFICACI_XN_PUNTUAL_MEMORIA.pdf)

jurídicas de implantação, de expropriação de solo e de constrangimentos orçamentais têm diferido o projeto, sendo difícil neste momento manter como válida a avaliação de impacto “PLISAN - Avaliação do Impacto no Minho-Lima da Plataforma Logística e Industrial de Vigo”, concluída em 2007 em estudo conjunto da TIS.pt e da Quaternaire Portugal.

Do ponto de vista da programação da Plataforma Logística de Salvaterra As Neves, Plisan, de acordo com a informação oficial disponível, ela terá como prioridade a zona de implantação mais próxima da via de caminho-de-ferro, com a urbanização da área a ser concretizada à medida que a procura se manifeste, isto é, em função das empresas que manifestem interesse concreto em instalar-se na plataforma. Neste momento, estará urbanizada uma área de 950.000 metros quadrados, com contiguidade à via férrea, com início de comercialização ainda em 2013, o que faz pressupor a viabilidade de instalação de empresas, sobretudo de empresas logísticas, ainda em 2014. Essa progressão permitirá em simultâneo a instalação atempada de uma zona franca, a solicitar à Dirección General de Aduanas. Face aos testemunhos públicos recolhidos sobre a matéria, o ano corrente de 2014 deveria constituir o início de instalação de empresas.

Face a estes desenvolvimentos, carece de nova evidência e fundamentação a informação disponível ainda na década de 2000-2010 segundo a qual a Autoridade Portuária teria recebido uma massa de solicitações de instalação que preencheria a superfície a urbanizar. De acordo com a exiguidade de solo industrial nas imediações e entorno da infraestrutura portuária de Vigo, a atratividade da PLISAN assenta claramente na disponibilização de solo infraestruturado e na conexão proporcionada com o caminho-de-ferro, já que neste último caso nenhuma outra das áreas do Consórcio da Zona Franca pode oferecer tal conectividade.

Em entrevista realizada com a Presidente da Comissão Executiva da Zona Franca, foi possível concluir que os investimentos realizados em 2013 na PLISAN ficaram aquém do programado, encontrando-se o projeto em fase de redação de novo convénio entre as três entidades promotoras, com regresso ao modelo de condomínio de terrenos e em paralelo a realização de um estudo pela consultora J&A Garrigues que avaliará a possível inclusão na Plataforma Logística de um regime de zona franca. A favor do projeto contará futuramente a sua articulação com a aprovada Autoestrada do Mar de Vigo, que possibilita que qualquer intervenção seja no Porto de Vigo, seja na PLISAN que fomente a referida autoestrada marítima pode ser objeto de cofinanciamento no âmbito da rede ferroviária.

### **C. Áreas logísticas dinamizadas pelos portos da Coruña e Ferrol**

O potencial de desenvolvimento logístico induzido por estas duas infraestruturas portuárias (às quais se deve ainda juntar o porto de San Cibrao, de incidência mais local será fortemente tributário da margem de aproveitamento de capacidade instalada que resultará da conclusão dos projetos de construção dos respetivos portos exteriores.

Não tendo sido possível realizar as entrevistas com ambas as infraestruturas, a análise dos elementos materiais e de informação disponíveis permite diferenciar os potenciais logísticos associados à extensão de cada uma das infraestruturas. Os Planos Estratégicos dos dois portos cobrem o período 2007-2013, pelo que também nessa matéria não é possível antever com segurança a estratégia para o desenvolvimento de atividades logísticas.

Das características de ambas as infraestruturas, ressalta a sua conectividade.

O Porto da Coruña evidencia conectividade rodoviária com a autovia do Noroeste A-6, com a autoestrada do Atlântico AP-9 e com a autovia do Cantábrico A-8 (Porto interno) e futura conexão do Porto Exterior com a autoestrada AG-55 e conectividade ferroviária do porto interior com Lugo e Santiago (RENFE) e com o Cantábrico (FEVE). O Porto de Ferrol tem conectividade assegurada com a autoestrada AP-9 e interconexão com a A-6 e consequente articulação viária na Euro-região e conectividade direta com a estação de caminho de ferro da Cidade do Ferrol, ao ramal Ferrol-Betanzos e consequente articulação com a linha Coruña-Madrid via León, com características de via única e sem eletrificação até Monforte de Lemos.

Face aos elementos de informação disponíveis, estima-se que o porto da Coruña tenda a desenvolver atividades logísticas estruturadas essencialmente em torno da relevância que os graneis líquidos (terminal REPSOL, junto do Porto Exterior) e sólidos, dominios em função dos quais o movimento portuário é realizado.

Quanto ao Porto de Ferrol, o elemento mais relevante da ainda não estruturada área logística é constituído pelo Terminal de Contentores do Porto Exterior do Ferrol. É nesse domínio que está desenhada a vocação futura da infraestrutura, tendendo por isso a influenciar o desenvolvimento de atividades logísticas. Do ponto de vista da articulação no seio da Euro-região, há que salientar que, em agosto de 2011, foi concedida, por um prazo de 35 anos, a construção, equipamento e exploração deste terminal de contentores à FCT – Ferrol Container Terminal, empresa constituída na Galiza e totalmente detida pelo TCL – Terminal de Contentores de Leixões.

Trata-se de um terminal de águas muito profundas que, na sua fase final, disporá de um cais com 1200 metros de comprimento e profundidades de 20 metros (mais quatro metros do que o disponível em Sines). Está programado para servir o mercado de Galiza e Norte de Espanha, estando bem colocado para receber os grandes navios que, a partir do canal do Panamá (após concluído o alargamento em curso) se dirigem aos portos do Norte europeu. A Ferrol Container SL terá a responsabilidade de construir e gerir o terminal de contentores do porto exterior de Caneliñas, que ocupará na fase final de expansão uma área de 29 hectares, com uma frente de cais de 780 metros, expansível até 1.460 metros e proporcionando a possibilidade de atracação de navios até 20 metros de calado.

De acordo com a informação que foi possível recolher e sistematizar nesta fase do trabalho, o facto da empresa responsável pela gestão do terminal de contentores no Porto de Leixões ir exercer, através de concurso público de concessão ganho pela TCL, a mesma função no Porto de Ferrol justifica que o único processo registado de aproximação entre infraestruturas portuárias da Euro-região se tenha observado precisamente entre os portos de Leixões e de Ferrol. Esta evidência fundamenta a nossa conclusão de que será essencialmente em torno das estratégias de operadores e das comunidades portuárias de cada infraestrutura que poderão ser dinamizados processos de cooperação no seio da Euro-região. Mais do que aproximar em abstrato as autoridades responsáveis pela gestão das infraestruturas, o potencial de cooperação terá de ser gizado a partir das estratégias de operadores, portuários e logísticos em geral.

#### D. Área logística interior de Monforte de Lemos

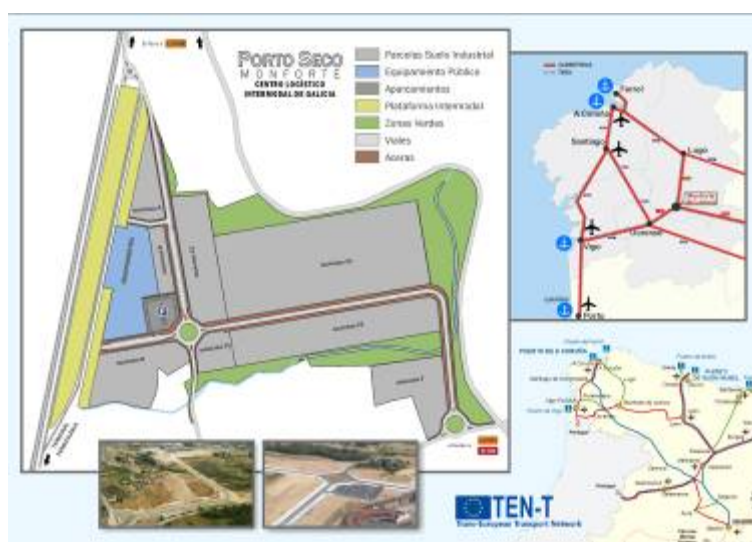
O projeto de construção do Porto Seco de Monforte de Lemos constitui uma tentativa de recuperar o protagonismo ferroviário que aquele nó já teve na Galiza e que o declínio industrial dos anos 80 interrompeu. Não se trata de um projeto de aspiração recente. Há registos que evidenciam que já em 2001 o então Presidente do Governo espanhol José Maria Aznar e o já desaparecido Manuel Fraga Iribarne tinham apresentado o projeto como uma tentativa de devolver aquele nó ferroviário a sua anterior importância estratégica.

O Programa Operacional FEDER Galiza 2007-2013 financiará para já a primeira fase da conexão do Porto Seco com a N-120, assegurando a ligação da plataforma à antiga estrada de Monforte a Quiroga (LU-993).

O projeto está inscrito na Rede Europeia de Transportes através do Corredor Atlântico o que lhe garante financiamento comunitário e prioridade na programação. Está concebido como um centro intermodal típico de um nó ferroviário e na sua estruturação é bem visível a relevância da plataforma intermodal. No contexto da Euro-região é seguramente do ponto de vista infraestrutural o mais relevante centro logístico interior, sendo potencialmente decisivo para estruturar o chamado eixo interior do EA.

O confronto com o projeto PLISAN é incontornável, até porque a instalação de empresas não apresenta ainda em ambos os projetos ritmos de instalação a partir dos quais possa antever-se o seu potencial de consolidação. A natureza estratégica que o terminal ferroviário assegura ao projeto constitui o seu principal ponto forte, embora o estatuto ambicionado de intermodalidade careça de investimentos de conexão com a rede viária.

É seguramente um centro logístico ajustado às áreas interiores da Euro-região. O estudo das IPC na sua primeira fase não tem condições para aprofundar o confronto com a plataforma logística PLISAN (apesar das diferenças de dimensão), sobretudo no contexto em que a crise económica adia inevitavelmente investimentos empresariais que poderiam estar a animar presentemente a localização nas duas plataformas logísticas.





## UNA REALIDAD UN PROYECTO CONCLUÍDO

La terminal ferroviaria, con capacidad e infraestructura para numerosos trenes de mercancías y actividades de carga y descarga, permite darle entrada y salida, e interconectar con otros medios de transporte por mar, tierra o aire en Galicia.

Suelo industrial  
173.086 m<sup>2</sup>

Equipamientos  
19.380 m<sup>2</sup>

Plataforma intermodal  
10.549 m<sup>2</sup>

Zonas verdes  
58.313 m<sup>2</sup>

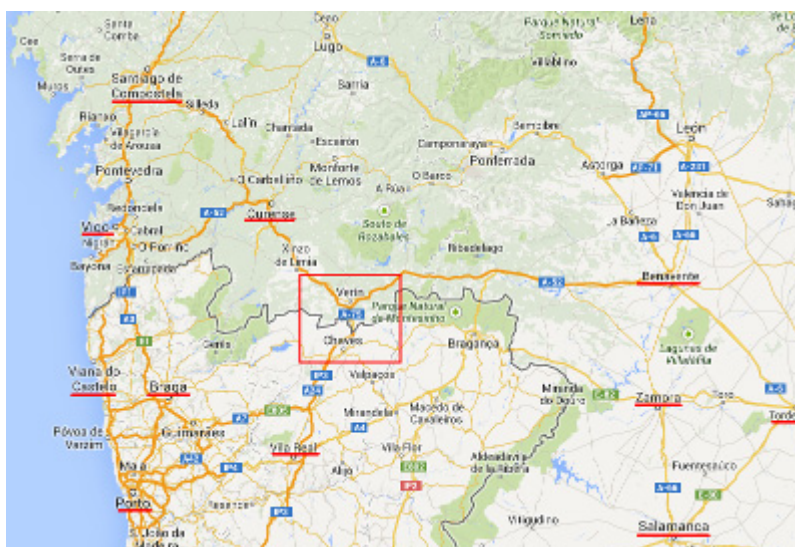
Viales y aparcamientos  
45.725 m<sup>2</sup>



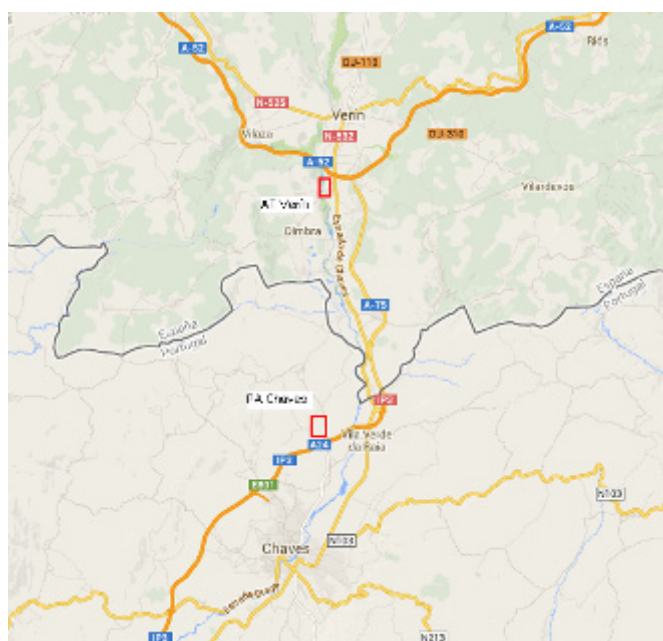
### E. Plataforma Logística de Chaves (e Área de Transporte de Verín)

O Parque Empresarial de Chaves, que inclui o Parque de Actividades, o Mercado Abastecedor da Região de Chaves e a Plataforma Logística Transfronteiriça (infraestrutura integrada no Programa Portugal Logístico) é o único projeto logístico com alguma dimensão e ambição no interior da Região do Norte.

Este projeto tem uma natureza transfronteiriça, que poderá ser potenciada em articulação com a Área de Transporte de Verín, no quadro da estratégia da Eurocidade Chaves-Verín.



Em ambos os casos estamos em presença de infraestruturas dedicadas à logística e apoio ao **transporte rodoviário** de mercadorias, apostando na confluência de eixos viários de grande capacidade.



A infraestruturização básica das duas áreas está concretizada, embora a componente logística, sobretudo no que respeita a uma gestão adequada e à prestação de serviços estruturados seja ainda muito deficitária.

A iniciativa e o modelo de gestão (privada em Verín, pública -municipal em Chaves) não são homogéneos, pelo que a promoção e exploração concertadas dependerão de desenvolvimentos futuros e são, nesta fase, apenas potenciais.



No caso de Verín, trata-se de um espaço para estacionamento e assistência ao transporte rodoviário, com áreas cobertas, onde serão construídos, de acordo com o promotor, uma estação de serviço, um hotel -restaurante e uma balança para pesagem.

Em espaços adjacentes localizam-se alguns armazéns e o futuro Parque Empresarial de Tamagos, com mais de 100 ha, contribuindo para reforçar o perfil de atividades económicas da zona.

Quanto ao Parque Empresarial de Chaves, a menos de 20 km de distância, compreende diversas áreas funcionais, entre as quais duas de perfil logístico: o Mercado Abastecedor e a Plataforma Logística (parque logístico multifuncional, centro de transferência, zona de serviços de apoio, incluindo restaurante e balneários e parque de estacionamento de pesados e ligeiros). O Parque está parcialmente ocupado e a Plataforma tem diversos módulos já instalados, mas a paragem na implementação do Programa Portugal Logístico impede a concretização total da componente da logística dos transportes e armazenagem, que tem uma área total de 90 ha. O arrefecimento da atividade económica e a falta de uma gestão verdadeiramente vocacionada para o negócio não permitem, por outro lado, que seja o mercado a criar dinâmica no projeto.





### F. Áreas logísticas constituídas por Terminais de Carga Aérea

No contexto da Euro-região, a carga aérea constitui ainda o parente pobre da intermodalidade. Isso é resultado sobretudo do perfil de especialização produtiva das duas Regiões e de uma tradição que privilegia sobretudo o transporte rodoviário e o marítimo. O incremento do já anteriormente referido “comércio *on-line*” pode assegurar ao transporte aéreo algum incremento, bem como uma eventual transformação produtiva da Euro-região com a emergência de produtos com rácios mais elevados de valor/peso possa também ajudar a esse incremento.

Ainda que com movimento em queda desde 2010, o Aeroporto de Sá Carneiro constitui o principal centro logístico de carga aérea da Euro-região.



(Fonte: Intervenção do Diretor do Aeroporto Sá Carneiro no seminário Oferta Integrada de Qualidade na Área Metropolitana do Porto, novembro de 2013)

O potencial logístico do Aeroporto está assente em duas infraestruturas, o Centro Logístico de Carga Aérea (CLCA) e o Terminal de Carga, com uma movimentação em tonelagem muito

semelhante entre si. O relevo da logística de carga aérea no Aeroporto é fortemente tributário da importância que o correio Expresso tem na movimentação de mercadorias, representando cerca de 65% do movimento da infraestrutura e sobretudo à presença no CLCA dos grandes operadores mundiais DHL, UPS e TNT. O ganho de expressão da carga Expresso parece estar de acordo com o já referido incremento do comércio *on line*. O CLCA está longe de corresponder à ambição com que tinha sido projetado: 18 hectares para os 150 inicialmente previstos e ainda com dois lotes vagos de 5.500 metros quadrados cada.



(Fonte: Idem)

Do ponto de vista do potencial de intermodalidade dos terminais de carga aérea, ele é essencialmente assegurado através da ação dos agentes transitários que funcionam aqui como integradores de transporte. No seminário acima referido, o representante da Lufthansa Cargo referiu a deficiente solução encontrada (motivada por razões de segurança aeroportuária) de articulação do CLCA com instalações de transitários situadas a cerca de 50 metros do Centro e que não têm acesso direto. O número de agentes transitários que está instalado nos terminais está ainda longe do esperado, sendo possível concluir que a subocupação do potencial com que o CLCA foi concebido não se deverá apenas à fraca expressão do volume de carga aérea movimentado pelo Aeroporto. Haverá também avaliações por parte dos agentes transitários que têm diferido a sua instalação na infraestrutura.

Em síntese, podemos concluir que a debilidade e o grande desequilíbrio existente entre os 4 aeroportos da Euro-região em termos de carga aérea reduzem substancialmente o peso do transporte aéreo nas soluções logísticas de intermodalidade que podem vir a desenhar-se à medida que o sistema logístico da Euro-região passar de virtual a um sistema dotado de infraestruturas em operação e a atrair a instalação de empresas e operadores integradores. O crescente relevo do correio expresso e a presença associada dos grandes operadores no Aeroporto de Sá Carneiro justificam a sua maior proeminência nesta matéria. A integração do funcionamento dos terminais de carga aérea com a função integradora dos agentes transitários está longe de ter atingido a sua expressão possível. Conjuntamente com a evolução do comércio *on line*, é matéria que poderá contribuir para uma inversão da tendência

de queda do movimento de carga aérea no Aeroporto Sá Carneiro. Há evidência de que o transporte aéreo resiste menos à crise económica do que os transportes mais lentos e a evolução recente da carga aérea nesta infraestrutura aeroportuária traduz bem essa ideia.

### 5.4.3. SÍNTESE

---

Do ponto de vista das condições efetivas de funcionamento das infraestruturas logísticas da Euro-região e das condições de intermodalidade que tais infraestruturas proporcionam, o sistema logístico da Euro-região é ainda um sistema largamente virtual. A conclusão a extrair para o desenvolvimento da segunda fase de trabalho é que se trata de matéria de aprofundamento técnico imperativo.

Na verdade, os investimentos programados mais relevantes – as duas áreas logísticas do Porto de Leixões, a plataforma PLISAN e o Centro Logístico Intermodal de Monforte de Lemos – não se encontram ainda em fase de funcionamento efetivo, não assegurando ainda funções efetivas de intermodalidade. Isso não significa como é óbvio que os operadores logísticos não equacionem desde já a sua presença em tais infraestruturas e isso bastaria para as considerar desde já como elementos estruturantes da configuração futura do sistema logístico da Euro-região. Basta pensar na decisão já assumida de localização na área logística de Leixões pelo operador Luís Simões, também da decisão da área logística de Salamanca de localizar na mesma infraestruturas instalações e no jogo de expectativas que os problemas de implantação observados na plataforma PLISAN despertaram entre os operadores logísticos galegos.

Como é óbvio, o facto de falarmos num sistema logístico virtual não significa que a Euro-região esteja órfã de atividades logísticas. Basta recordar a existência de importantes áreas logísticas privadas como o são as instalações da Zara – INDITEX nas imediações da Coruña, nos diferentes pontos logísticos da Luís Simões ou do Grupo Rangel (por exemplo) e em múltiplas unidades que alguns agentes transitários de maior dimensão têm em funcionamento. Como foi oportunamente referido, sem constituir um centro logístico propriamente dito, o complexo gerido pelo Consórcio da Zona Franca desenvolve efectivamente funções logísticas, embora sem estar dotado das melhores condições de intermodalidade.

É neste contexto de um sistema logístico virtual que o potencial de cooperação no seio da Euro-região logística deve ser equacionado e isso é matéria imperativa de aprofundamento técnico e de contacto com o terreno na segunda fase do trabalho a desenvolver ao longo de 2014.

Duas ideias centrais para orientar esse aprofundamento resultam da análise agora realizada:

- Primeiro, o potencial de cooperação está no relacionamento possível entre os operadores logísticos integradores dos diferentes meios de transporte; é necessário trabalhar mais em profundidade com esses operadores, apreender as suas estratégias de integração na economia global, como vêm a Euro-região e o seu potencial;
- Segundo, é necessário avaliar de que modo as infraestruturas programadas e ainda marcadamente virtuais do ponto de vista da instalação de empresas contribuirá efetivamente para a gestão integrada de meios de transporte, remetendo para

aprofundamentos técnicos não possíveis de satisfazer nesta fase exploratória do trabalho.

O cruzamento destes dois aprofundamentos permitirá extrapolar o papel que poderá estar reservado ao sistema logístico da Euro-região na logística ibérica e nas suas conexões com as grandes dorsais de transporte europeu de mercadorias e hubs logísticos mais relevantes, avaliando nesse contexto o que poderá estar reservado à cooperação no seio do EA para melhorar esse posicionamento.

## 5.5. INFRAESTRUTURAS CIENTÍFICO-TECNOLÓGICAS E ESTRATÉGIAS DE ESPECIALIZAÇÃO INTELIGENTE NA EURO-REGIÃO

---

### 5.5.1. POR QUE RAZÃO TRATAR ESTE TEMA?

---

O tema das infraestruturas científico-tecnológicas na Euro-região não é novo e já tem dado origem a processos efetivos de cooperação. Como seria de prever, as universidades mais representativas da Euro-região, Santiago de Compostela, Coruña, Vigo, Porto, Minho e Trás-os-Montes e Alto Douro têm vindo a dinamizar ecossistemas de inovação nas suas áreas de influência, aos quais podem corresponder desiguais graus de interação com os respetivos tecidos empresariais e diferentes posicionamentos face à investigação científica e à sua eventual translação para atividades de inovação e desenvolvimento tecnológico.

Pode, assim, neste contexto perguntar-se que sentido tem regressar ao tema e fazê-lo designadamente no âmbito de uma abordagem às IPC. Afinal, tal abordagem parece poder implicar uma contradição. Estamos a falar de infraestruturas materializando o que é manifestamente imaterial, ou seja a produção de conhecimento. Estamos cientes desse risco. Falar de infraestruturas científico-tecnológicas não significa abafar ou apagar a imaterialidade do conhecimento e da sua disseminação e translação para atividades de inovação. Mas não pode ignorar-se que nos referidos ecossistemas de inovação induzidos e animados em torno das Universidades tais infraestruturas não assumam uma forte centralidade. Se essas infraestruturas não resistem à deriva da dimensão física, optando muitas vezes por estratégias deficientes de crescimento não orgânico que colocam frequentemente problemas de sustentabilidade e excessiva dependência de financiamento público, esse é um outro problema.

O desenvolvimento deste potencial científico e tecnológico da Euro-região é demasiado notável para ser ignorado, não existindo um estado da arte atualizado que permita avaliar se persistem obstáculos conhecidos à cooperação (induzidos sobretudo pela internacionalização das equipas científicas e dos programas de investigação) ou se, pelo contrário, se têm aberto novas oportunidades de cooperação às quais o papel federador do EA não pode ficar indiferente.

Para além disso, há uma oportunidade de circunstância que não pode ser ignorada. O período de programação 2014-2020 e o enquadramento na Estratégia Europa 2020 coloca estas infraestruturas e o potencial de produção de conhecimento a elas associado num dos vértices cruciais das estratégias de especialização inteligente que as regiões Norte e da Galiza têm de pôr em prática, sendo-lhes também reservado frequentemente um papel de dinamização e facilitação das interações entre os centros produtores de conhecimento, a produção de tecnologia e a sua utilização/absorção por empresas representativas.

Por muita autonomia que a ciência e a investigação científica possam e devam assumir face aos imperativos e desígnios empresariais, a programação 2020 tenderá a reforçar os aspetos da interação e da translação do conhecimento científico com as aplicações de inovação

empresarial. O papel das infraestruturas científico-tecnológicas é vital nesse processo que a programação 2014-2020 tanto intensifica, a pensar sobretudo na necessidade de o fazer chegar ao tecido de PME.

E não menos importante há que continuar a ter em conta os diferentes modelos de governação que a *relação ciência – tecnologia – inovação* apresenta nas duas regiões e, consequentemente, gerando um desafio enorme em termos de Euro-região. O modelo a Norte é essencialmente um modelo de ecossistemas em torno das Universidades do Porto e do Minho com micro ecossistemas em torno da UTAD e, ainda com menor expressão, em torno dos Institutos Politécnicos de Viana do Castelo e de Bragança. Tais ecossistemas não possuem um modelo de governação regional, não havendo suporte institucional para tal e a nível nacional a governação da realidade científica e tecnológica do Norte é praticamente inexistente. Trata-se, por isso, de um modelo sem governança, podendo daí advir sérios riscos de destruição de recursos por questões de sobreposição (*overlapping*). Já no caso da Galiza, a existência de uma Agência Regional de Inovação que sem evitar os problemas de governança entre os ecossistemas de Santiago, Coruña e Vigo, os minimiza. Por outras palavras, a governança da estratégia de especialização inteligente no Norte constitui um desafio e um fator crítico da programação. Na Galiza dispõe de uma Axencia Regional para o fazer. Não é diferença pouca.

Para além disso, pelo menos no que respeita ao Norte de Portugal, o período de programação 2007-2013 concedeu a estas infraestruturas importantes apoios, ajudando a consolidar um tecido e uma rede de atores incontornáveis nas estratégias regionais de inovação e competitividade.

Por todas estas razões, o presente estudo considera que na governação à escala da Euro-região do sistema de infraestruturas científico-tecnológicas se joga uma dimensão incontornável da competitividade deste território e das empresas que dependam do conhecimento científico e tecnológico para afirmar a sua progressão nas cadeias de valor da economia global.

### **5.5.2. ELEMENTOS DE ABORDAGEM CONCEPTUAL**

---

A inspiração conceptual para a abordagem a este tema pode ser encontrada na literatura dos Sistemas Regionais de inovação (Almeida, Figueiredo e Silva, 2011; Asheim, Boschma e Cook, 2011; Asheim, 2012), bem como nos quadros conceptuais que orientam as estratégias de especialização inteligente em curso de operacionalização nas regiões europeias, sobretudo em torno do conceito de variedade relacionada. Quer consideremos a geometria mais alargada dos Sistemas Regionais de Inovação, quer invoquemos a triangulação típica da variedade relacionada (produtores de conhecimento – produtores de tecnologia, aplicações e equipamentos – empresas utilizadoras), podemos retirar destas abordagens uma ideia central. A relevância e massa crítica dos nós do sistema ou da triangulação são seguramente fatores críticos. Mas o principal fator crítico (que depende em parte daquele fator) reside sempre na intensidade e densidade das interações.

Outra dimensão a ter em conta é que nem todas as regiões apresentam especializações produtivas que recorram às mesmas modalidades de conhecimento (*Knowledge*) produzido. Há regiões, regra geral de fronteira científica e tecnológica, que interagem essencialmente com formas de *conhecimento científico analítico*, como é o caso por exemplo das regiões fortemente especializadas na biotecnologia, nas ciências da vida e da saúde em geral e também das nanotecnologias. Embora na Euroregião haja manifestações deste potencial, mais de natureza científica do que em termos produtivos, não é esta a forma dominante de interação da especialização produtiva com a produção de conhecimento. A Euro-região está mais próxima de modelos de interação em que o *conhecimento sintético* é o determinante, com menor incidência de inovações disruptivas e com grande relevância do conhecimento que é produzido na própria empresa, no qual as ciências da engenharia assumem um papel muito relevante. Como é compreensível, esta abordagem conduziria a um mapeamento diverso, ao qual poderia juntar-se o conhecimento simbólico típico das indústrias culturais e criativas.

Na sequência de trabalhos anteriores, a abordagem neste trabalho das infraestruturas científico-tecnológicas é realizada, operacionalizando um modelo de análise centrado no grau de proximidade e integração existente entre tais infraestruturas e as empresas e as suas necessidades de conhecimento e inovação. Essa abordagem conduziu-nos a um processo de mapeamento estruturado em 3 níveis, estruturado a partir do miolo organizacional das empresas e das suas necessidades de conhecimento para a investigação científica:

- **Nível I** – Corresponde ao conjunto de infraestruturas que evidenciam uma mais elevada sinergia e proximidade com as empresas, assumindo-se como importantes sinalizadores de necessidades de conhecimento e inovação das empresas;
- **Nível II** – Corresponde predominantemente ao conjunto de instituições de interface entre a investigação científica e as necessidades empresariais, envolvendo em alguns casos atividades de I&D;
- **Nível III** – Agrupa essencialmente as instituições de matriz associada à investigação científica, de matriz universitária, independentemente de ser produzida em centros de investigação que constituem unidades orgânicas dessas universidades ou em outras instituições autónomas.

A tabela seguinte apresenta uma primeira tentativa de estruturação das infraestruturas científico-tecnológicas das duas regiões (Galícia e Norte) do ponto de vista da aplicação deste critério.

A operacionalização desta abordagem enfrenta compreensíveis dificuldades, sobretudo porque nem todas as instituições consideradas apresentam relacionamentos com a investigação científica e com as necessidades empresariais tão tipificadas como o modelo pressupõe que acontece. Depois, observa-se frequentemente que a mesma instituição pode cobrir, senão os três níveis considerados, pelo menos dois. É assim possível que uma dada instituição possa cobrir não necessariamente de modo equilibrado os níveis I e II e haver também casos que desdobram a sua atividade e posicionamento pelos níveis II e III.

**QUADRO 9 - UM MODELO POSSÍVEL DE MAPEAMENTO DO SISTEMA DE INFRAESTRUTURAS CIENTÍFICO-TECNOLÓGICAS NA EURO-REGIÃO**

Grupos de ICT	Norte	Galiza
NÍVEL I	Essencialmente Centros Tecnológicos Setoriais: 4 instalados na Região e outros implantados noutras regiões mas com atividade na Região	Rede de Centros Tecnológicos da Galiza : 7 consolidados + 17 recém criados ou em transformação
	Alguns clusters constituídos no período de programação com sede na Região	17 Plataformas tecnológicas 11 clusters
NÍVEL II	Instituições de interface, parques de ciência e tecnologia e incubadoras de base tecnológica	Axencia Galega de Innovación
		Oficinas de Transferência de Resultados de Investigação; Parques de Ciência e Tecnologia; Interfaces no âmbito das universidades galegas –
NÍVEL III	Centros de investigação universitária e institutos científicos	Institutos de investigação científica associados aos centros hospitalares, inseridos no SERGAS – Serviço Galego de Saúde
		Campus Vida (Santiago) e Campus Mar (Vigo)  Centros de investigação universitária e institutos científicos; entidades do SCIC na Galiza

A primeira dificuldade resulta do facto do sistema regional de inovação galego apresentar, pelo menos no que respeita aos níveis I e II, sobretudo o I, uma maior complexidade. A Axencia Galega de Innovación tem em curso, no âmbito dos trabalhos de conceção da estratégia regional de especialização inteligente, um processo de reordenamento de todo o sistema, representando um início de governação de um sistema extremamente complexo.

Assim, ao nível da proximidade com as empresas e com funções de sinalização de necessidades de inovação e de coordenação de esforços, o nível I na Galiza é bastante mais complexo do que o observado no Norte, pois inclui Centros Tecnológicos setoriais, plataformas tecnológicas e clusters, a maioria dos quais tem uma missão setorial.

Na tabela seguinte, ensaiamos uma tentativa de explicitação dessa complexidade (os Centros Tecnológicos considerados pela Axencia Galega de Innovación são representados em tom carregado, o mesmo para as plataformas tecnológicas consideradas pela Axencia como apresentando uma maior dinâmica).

QUADRO 10 - NÍVEL I DO SISTEMA REGIONAL DE INOVAÇÃO GALEGO

Setor/Transversais	Centros Tecnológicos	Plataformas Tecnológicas	Clusters
Pesca	<b>Centro Técnico Nacional de Conservación de Produtos da Pesca (ANFACO-CECOPECA)</b>	<b>Plataforma Tecnológica Galega da Acuicultura.</b>	CETGA. Clúster de Acuicultura de Galicia
	<b>Centro Tecnológico de Pesca de Celeiro (CETPEC)</b>	<b>Tecnopeixe - Plataforma Tecnológica.</b>	
Aquacultura	<b>Centro Tecnológico Galego de Acuicultura (CETGA)</b>	<b>Plataforma Tecnológica Galega de Acuicultura</b>	
Agroalimentar	Centro Tecnológico da Carne e da Calidade Alimentaria de Galicia (CETEGA)	Fundación Centro Tecnológico Agroalimentario de Lugo (CETAL)	
	Centro Tecnológico Lácteo de Galicia (CTLACTEO)	<b>Plataforma Tecnológica Galega Agroalimentaria</b>	
Mar	Centro Tecnológico do Mar – Fundación CETMAR	<b>Plataforma Tecnológica Galega do Sector da Construción Naval</b>	ACLUNAGA, Asociación del Cluster Naval de Galicia
	Centro Tecnológico do Naval de Galicia (CETENAGA)		
Floresta		Plataforma Tecnológica Forestal Galega-Devesa.	
Granito e outras extrativas	Centro Tecnológico do Granito de Galicia (AGG)	Plataforma Tecnológica Galega do Granito.	Clúster do Granito
	Centro Tecnológico da Pizarra de Galicia		
Madeira	Centro de Innovación e Servizos Tecnolóxicos da Madeira de Galicia (CIS Madeira)	<b>Plataforma Tecnológica Galega da Madeira (PTGM).</b>	CMA, Cluster da Madeira de Galicia
Cerámica	Instituto de Cerámica		
Têxtil	Centro Tecnológico Têxtil		
Metalomecânica, metalurgia, materiais	<b>Centro Tecnológico AIMEN</b>	<b>Plataforma Tecnológica Galega de Materiais e Procesos de Fabricación.</b>	
Automóvel	<b>Centro Tecnológico da Automoción de Galicia (CTAG)</b>	<b>Plataforma Tecnológica Galega da Automoción</b>	CEAGA. Cluster de Empresas de Automoción de Galicia
TIC e Computação	<b>Centro Tecnológico de Supercomputación de Galicia (Fundación CESGA)</b>	<b>Vindeira - Plataforma Tecnológica das TIC.</b>	Clúster TIC Galicia
	Centro de Investigación en Tecnoloxías da Información e as Comunicacions (CITIC)		
Telecomunicações	<b>Centro Tecnológico de</b>		

Setor/Transversais	Centros Tecnológicos	Plataformas Tecnológicas	Clusters
	<b>Telecomunicacións de Galicia (GRADIANT)</b>		
Energía	Centro Tecnolóxico de Eficiencia e Sostenibilidade Enerxética (ENERGYLAB)	Plataforma Tecnolóxica Galega da Enerxía.	
Ambiente		Plataforma Tecnolóxica Galega de Medio Ambiente.	
Bioteecnología		<b>Plataforma Galega de Bioteecnoloxía (Biotega).</b>	Clúster de Bioteecnoloxía de Galicia
Nanotecnología		Nanogal - Plataforma Galega de Nanotecnoloxía.	
Construção	Centro de Innovación Tecnolóxica en Edificación e Enxeñería Civil (CITEEC)		
Indústrias culturais e creativas	Centro de Innovación e Servizos, Deseño e Tecnoloxía (CIS Galicia)	<b>Plataforma do Produto Gráfico e do Libro Galego.</b>	Clúster do Produto Gráfico e do Libro Galego
		Plataforma Tecnolóxica Galega do Audiovisual.	Cluster Audiovisual de Galicia
Logística		Plataforma Tecnolóxica Galega de Loxística (LOXISGA)	
Termas			Clúster Termal Galego
Saúde			Clúster Saúde de Galicia
Transversais/multisetoriais			
	Laboratorio Oficial de Metroloxía de Galicia (LOMG)		
	Centro de Investigacións Tecnolóxicas (CIT)		
	Fundación Instituto Tecnolóxico de Galicia (ITG)		

A tabela seguinte evidencia bem a complexidade de instituições implantadas no Sistema Regional de Inovação galego ao nível da proximidade das empresas. Os Centros Tecnológicos (que apresentam segundo a Axencia Galega de Innovación um grau muito desigual de consolidação), as Plataformas Tecnológicas cuja capacidade de acesso a fundos é também bastante desigual e os *clusters* (que não concorrem propriamente a fundos, com exceção de alguns casos pontuais de acesso ao programa-quadro da UE) não desempenham propriamente as mesmas funções mas os riscos de sobreposição são muito elevados.

A correspondência observada entre os dois restantes níveis (II e III) é menos problemática, observando-se a mesma relevância ao nível III do sistema de investigação articulado com as ciências da saúde e da vida, não só devido à relevância do Campus Vida em Santiago de

Compostela, mas também em função do peso dos Institutos de Investigação Sanitária em Santiago de Compostela, de Investigação Biomédica na Coruña e de Investigação Biomédica de Vigo.

O nível II da intermediação entre a investigação científica e as empresas apresenta configurações institucionais diferentes, com alguma especificidade dos interfaces Universidade-Empresa no Norte, mas o que importa salientar é que esse nível está representado em ambos os sistemas.

### 5.5.3. DESENVOLVIMENTOS

---

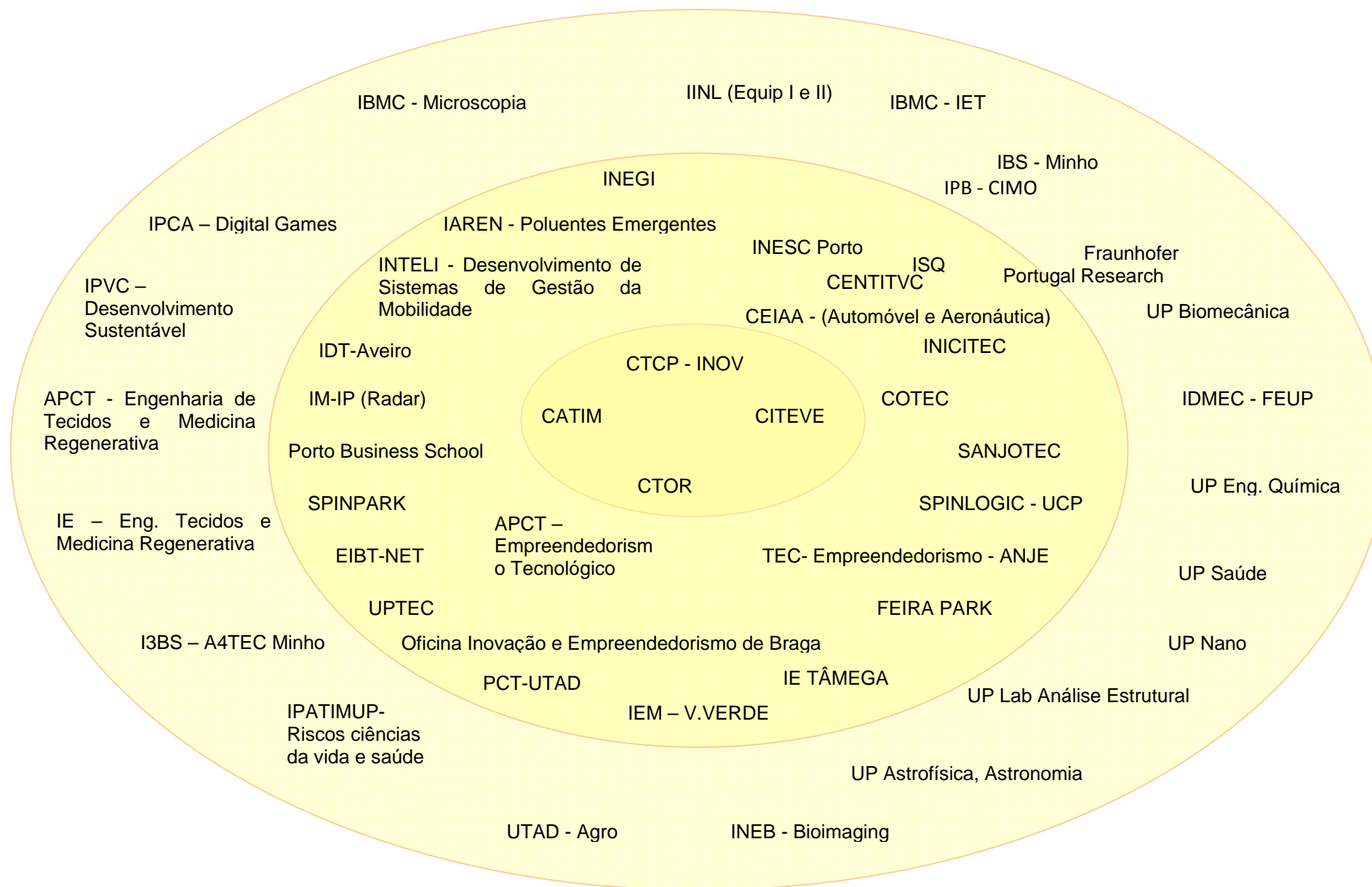
Tal como foi anteriormente referido, o período de programação 2007-2013 trouxe especiais novidades a esta matéria. Dado o diferente estatuto de política regional em que esse período de programação decorreu para as regiões da Galiza e do Norte de Portugal, a maior dotação financeira dos programas para as regiões da coesão (agora menos desenvolvidas) e a opção estratégica assumida pelo PO Norte neste período justificam que tenha sido no Norte de Portugal que foi observado o maior impulso proporcionado às infraestruturas científico-tecnológicas.

Face a estudos anteriores sobre esta matéria<sup>15</sup>, as mudanças observadas no Norte de Portugal merecem especial atenção, pois é no quadro dessas mudanças que o potencial de cooperação no interior da Euro-região deve ser reavaliado, tirando partido do modo como as estratégias de especialização inteligente forem implementadas nas duas Regiões e tendo em conta em que medida o Programa de Cooperação Territorial Galiza-Norte de Portugal 2014-2020 irá contribuir para harmonizar tais estratégias.

A figura da página seguinte é uma tentativa de mapear a realidade dos apoios proporcionados pelo PO Regional Norte às infraestruturas científico-tecnológicas, fazendo-o segundo o modelo atrás apresentado.

---

<sup>15</sup> Designadamente os Segundos Estudos Estratégicos do Eixo Atlântico em que o tema foi abordado.



Uma primeira conclusão que resulta dos apoios analisados aponta para que as instituições mais representativas da Região nos domínios da investigação científica e dos serviços tecnológicos à inovação empresarial foram apoiadas no período de programação anterior, configurando uma estratégia de discriminação positiva e de seletividade de decisões. A criação de entidades novas não constituiu prioridade dos apoios realizados, com a exceção mais relevante do *Laboratório Ibérico Internacional de Nanotecnologias*, que deve ser entendida no quadro do acompanhamento regional da decisão dos dois Estados ibéricos de localizar na Euro-região uma entidade vocacionada para atuar na economia global dos apoios à I&D.

Uma segunda conclusão de sinal contrário à primeira respeita à dispersão de apoios que as instituições incubadoras de empresas de base tecnológica, criando um universo deveras atomizado de incubadoras, algumas das quais não é seguro que ofereçam a montante das atividades de incubação os centros de recursos mais competentes para o fazer; essa probabilidade é maior em incubadoras que se situam fora do espaço de influência dos ecossistemas de inovação dinamizados pelas Universidades do Porto e do Minho.

Um terceiro grupo de conclusões diz respeito ao contributo potencial das entidades apoiadas para a intensificação da base tecnológica e de conhecimento da economia regional, não esquecendo o seu contributo para a consolidação do Sistema Regional de Inovação Norte e para o reforço da variedade relacionada que ele pode animar.

É neste enquadramento que se revelou útil aplicar o modelo de mapeamento atrás proposto, organizado em função dos níveis de proximidade das ICT às empresas e às suas necessidades de conhecimento: (i) os centros tecnológicos setoriais (têxteis, calçado, cortiça e metalomecânica) que constituem o núcleo mais próximo das empresas; (ii) os interfaces universidade-empresa, parques de ciência e tecnologia e incubadoras de base tecnológica que desempenham sobretudo funções de intermediação entre os centros de produção de conhecimento científico e tecnológico e as necessidades de inovação empresarial; (iii) as instituições do sistema científico e universitário.

Ao contrário da realidade dos centros tecnológicos (CT) na Galiza, o grupo de CT implantados no Norte é limitado, embora muito relevante do ponto de vista da garantia de relações permanentes entre as necessidades tecnológicas e de inovação e o contributo possível da investigação científica. Os CT podem ser efetivamente considerados como sinalizadores de necessidades de inovação das empresas abrangidas pela área de influência de cada entidade, contribuindo desse modo para orientar o conhecimento científico de translação para resolver necessidades empresariais. Pontualmente, os CT podem acolher projetos de I&DT e até protagonizar nesses projetos funções de articulação com empresas aderentes a esses projetos. Não são, por isso, instituições menores. Daqui resulta obviamente a conclusão de que à escala da Euro-região o universo dos CT preenche uma função relevante que consiste em sinalizar necessidades empresariais passíveis de ser respondidas a uma escala de Euro-região. Devem por isso assumir um papel relevante nas estratégias de especialização inteligentes regionais. O conjunto de CT identificados na Galiza exige porventura na segunda fase do presente estudo uma avaliação mais fina do seu contributo possível para este objetivo central de sinalização de necessidades empresariais de incorporação de conhecimento científico e de I&D em geral.

O CT do Calçado, o CITEVE (têxtil-vestuário), o CTOR (cortiça) e o CATIM (metalomecânica) têm em regra um suporte associativo e apresentam a característica de operarem em tecnologias para empresas que operam em mercados internacionais, desenvolvendo o binómio inovação-internacionalização. Trata-se de entidades tecnológicas que sinalizam necessidades de incorporação de conhecimento numa matriz setorial, pelo que cobrindo apenas 4 setores produtivos da especialização regional, será necessário identificar outras entidades capazes de exercer essa função de sinalização numa perspetiva de Euro-região, o que exigirá obviamente que outros setores de especialização sejam objeto de sinalização similar.

O segundo grupo de entidades/projetos é fortemente heterogéneo: (i) integra interfaces universidade-empresa, incubadoras e outras instituições; (ii) acolhe instituições de dimensão e potencial muito diversificado em função por exemplo dos ecossistemas universitários em que estão inseridos (Porto ou Minho versus Trás-os-Montes e Alto Douro, por exemplo); (iii) integra projetos de incubação muito desiguais, seja do ponto de vista dos recursos de acompanhamento e *mentoring* que podem oferecer, seja pela diferente massa crítica de *start-up's* tecnológicos com que trabalham.

Do ponto de vista do potencial de cooperação e de internacionalização que podem representar para a Euro-região, da análise realizada resulta que ele é visível seja em instituições de interface de matriz universitária (INESC Porto ou INEGI na área de influência da Faculdade de Engenharia do Porto ou o Pólo de Inovação em Engenharia de Polímeros (PIEP) da Universidade do Minho, por exemplo), seja em entidades mais autónomas em relação à universidade mas com elevado potencial de desenvolvimento de atividades de I&D com elevado reconhecimento empresarial (CEEIA – automóvel e aeronáutica e CENTI na área das nanotecnologias com elevado potencial de aplicação transversal em muitos setores de atividade). O CEEIA, na sua dupla instalação na Maia (automóvel) e Matosinhos (aeronáutica), assume claramente uma inserção no Sistema Nacional de Inovação (SNI), sobretudo porque lidera o *cluster* da mobilidade e relaciona-se com potenciais científicos e universitários de norte a sul, fazendo-o também com um tecido empresarial de localização muito diversificada. Trata-se de uma entidade com tradição de participação em processos de cooperação transfronteiriço nos domínios do automóvel. O CENTI tem inserção regional/nacional/internacional, interagindo com empresas regionais e nacionais de um leque muito variado de setores, mas apresentando também um elevado potencial de serviços de I&D e tecnológicos. O grupo é ainda extensivo aos Parques de Ciência e Tecnologia e incubadoras representados na rede Portus Park, associação que gere os PCT e incubadoras implantados no Norte de Portugal<sup>16</sup>.

Este segundo grupo suscita a questão de saber quem serão no SRI galego os interlocutores adequados. Não é fácil resolver essa questão, sobretudo porque entre os interfaces nortenhos atrás identificados e a rede de PCT e incubadoras gerida pela Portus Park há uma grande heterogeneidade. As Oficinas de Transferência de Resultados de Investigação e os Parques de

---

<sup>16</sup> Avepark e SpinPark (Braga –Guimarães); Brigantia EcoPark PCT (Bragança); CiDEB (Universidade Católica Porto); Creative Science Park (Aveiro); FeiraPark (Santa Maria da Feira); Incubadora de Santo Tirso; Instituto Empresarial do Minho (Vila Verde – Cávado); Instituto Empresarial do Tâmega (Amarante); Régia-Douro Park (Vila Real); Sanjotec (S. João da Madeira); TEC – PCT Maia; TecVal (Paços de Ferreira) e UPTEC – PCT UP (Porto)

Ciência e Tecnologia galegos que se inscrevem predominantemente na área de influência dos ecossistemas das Universidades de Santiago de Compostela, Coruña e Vigo podem ser o universo certo para o fazer. Os Campus Vida (Santiago de Compostela) e Mar (Vigo) podem ser também uma possibilidade, sobretudo o do Mar que encontra na UPTEC e no seu pólo do Mar em constituição uma interação possível. Já o Campus Vida interage mais com entidades que de acordo com o nosso modelo de análise se situam no nível III (IBMC, IPATIMUP e INEB – UP e reunidos num único interface I3S e I3B's Universidade do Minho – Ave Park).

Quanto ao terceiro grupo (Nível III), o período de programação 2007-2013 concentrou praticamente 50% dos apoios concedidos a este universo de entidades: (i) destaque para os apoios ao IINL; (ii) forte relevância dos apoios à Universidade do Porto, com relevo para os apoios ao I3S e Faculdade de Medicina (doenças neurodegenerativas e infecciosas, cancro e medicina regenerativa). A dimensão quantitativa deste apoio, embora mantenha com a especialização produtiva e PME da região uma maturação mais a longo prazo tem de ser contextualizado pelas seguintes observações: (i) assentam em forte seletividade e apoiam massas críticas científicas da Região com relevância nacional e internacional; (ii) vem na sequência da importância que as atividades “*science-based*” ganharam na política científica nacional dirigida pelo anterior ministro Mariano Gago; (iii) visaram a consolidação do sistema científico regional definindo um ponto de partida para a transição futura do conhecimento para oportunidades empresariais; (iv) funcionaram como complemento crucial da política científica nacional, vulnerável à consolidação orçamental, e visaram também o reforço de capacidades de candidatura ao programa quadro da UE.

Uma orientação desta natureza enfrenta riscos: (i) a sustentabilidade dos apoios pode não estar assegurada; (ii) os efeitos sobre a estrutura produtiva regional terão uma maturação de muito longo prazo; (iii) exige monitorização apertada.

O PO Regional Norte apoiou ainda este terceiro grupo de ICT através dos chamados Programas Integrados de Investigação Científica e Desenvolvimento Tecnológico:

*“O presente concurso dirige-se ao apoio a Programas Integrados de IC&DT, visando o reforço, expansão e racionalização institucional de entidades ou grupos de entidades do SCTN, desenvolvidos em complementaridade com operações, recentes ou em curso, de aumento da capacidade em instalações e equipamento. Os programas integrados de IC&DT devem estruturar-se num conjunto de linhas de investigação específicas, com produção científica continuada e de alta qualidade, sendo que para cada linha de investigação deve ser especificado o projecto ou projectos de IC&DT, com plano de actividades estruturado, recursos / custos e resultados claramente identificados. De acordo com directivas comunitárias, estes últimos (Projectos de IC&DT inseridos em Programas Integrados de IC&DT) deverão adicionalmente ser apresentados em candidaturas autónomas. Por outro lado, os Programas Integrados de IC&DT deverão, desejavelmente, incorporar acções relativas às diferentes fases do ciclo de actividades de I&D e contribuir de forma relevante para a criação de emprego científico e tecnológico. Finalmente, os Programas Integrados de IC&DT, associam-se às novas valências de infraestruturas de ciência e de tecnologia (instalações e/ou equipamentos) igualmente financiadas pelo Programa”.*

Pode assim concluir-se que a programação 2007-2013 apoiou no Norte projetos e entidades que, embora integrando a excelência do sistema científico nacional, internacionalmente reconhecida, mantém com as actividades de inovação empresarial uma relação ainda bastante

longínqua, apresentando maturação de efeitos muito a longo prazo. Do ponto de vista da competitividade da Região, a programação veicula os seguintes efeitos potenciais:

- Efeitos positivos sobre a generalidade dos setores em que a Região tem demonstrado saber e capacidade de produzir e operar resilientemente nos mercados internacionais, contribuindo para exploração de novas faixas de preços e para a resiliência de exportações;
- Abertura a médio prazo de oportunidades de emergência de novas empresas em domínios tecnológicos emergentes, seja por via da disseminação e consolidação de *start-up's* apoiados, seja por via da atração de empresas estrangeiras;
- Oportunidades para a exportação de serviços tecnológicos (patentes ou venda de conhecimento para registo por parte de outros).

#### **Em síntese:**

Existem seguramente problemas de harmonização entre os modelos de governança dos sistemas de ICT que as regiões da Galiza e do Norte de Portugal têm vindo a desenvolver que é necessário superar para que se transformem em IPC da Euro-região. Os graus de proximidade e de interação desses sistemas com o tecido produtivo da Euro-região que pode protagonizar o seu posicionamento na globalização são desiguais. O conhecimento científico e tecnológico, nacional e internacionalmente reconhecido, que é produzido nesses sistemas terá também efeitos de maturação temporal muito diferenciados sobre a competitividade da economia da Euro-região. Mas a pujança do que existe e cuja sustentabilidade não pode ser posta em causa por simples efeitos de consolidação de contas públicas constitui um suporte incontornável para o posicionamento competitivo do sistema de cidades do EA e territórios organizados pelas cidades. As estratégias de reposicionamento nacional e internacional das cidades do EA, desejavelmente concertadas em termos de sistema urbano, não podem ignorar este novo potencial. É razão suficiente para reforçar os laços já existentes entre a estratégia do EA e os tais ecossistemas universitários.

O tema exige aprofundamento, sobretudo porque o modo concreto em termos de alocação de recursos que as estratégias de especialização inteligente irão proporcionar às ICT agora analisadas irá ser crucial, designadamente para acelerar a maturação de efeitos sobre a competitividade da Euro-região. No caso da Galiza, o papel de ordenamento da rede vai constituir seguramente uma prioridade de atuação da Axencia Galega de Innovación, sobretudo do ponto de vista da clarificação de âmbitos de intervenção de Centros Tecnológicos, Plataformas Tecnológicas e *Clusters*. Quanto ao Norte, os apoios de política pública com cofinanciamento FEDER que foi possível reunir no período 2007-2013 suscitam ajustamentos necessários com a ação desenvolvida pela Axencia Galega de Innovación e com os desenvolvimentos entretanto observados nos ecossistemas de inovação em formação em torno dos centros universitários de Santiago de Compostela, Vigo e Coruña, não esquecendo os pólos associados de Lugo e Ourense. Não pode também ignorar-se que a formação de *clusters* na Região Norte é bem mais recente do que a experiência galega. No Norte estão instaladas sedes de alguns *clusters* entretanto constituídos: Mar, Agro-alimentar, Saúde,

Indústrias Criativas, Tecnologias de Produção, Mobilidade. Trata-se de um outro fator a ter em conta na aproximação entre os dois sistemas de inovação.

O estudo mais aprofundado dos ajustamentos tornados necessários e sobretudo a avaliação do modo como as ICT irão posicionar-se, na Galiza e no Norte, nas estratégias de especialização inteligente justificam por si só a oportunidade de desenvolvimentos na segunda fase do presente estudo.

## 6. TEMAS DE DESENVOLVIMENTO PRIORITÁRIO PARA A SEGUNDA FASE DO ESTUDO

---

### 6.1. SÍNTESE PRELIMINAR DO ESTADO DA ARTE EM MATÉRIA DE IPC

---

A transição de uma política de infraestruturas essencialmente focada na dotação rodoviária da Euro-região para uma outra despertada pelos ganhos de relevância das infraestruturas para a competitividade (IPC) do sistema urbano é complexa e exige uma cuidadosa avaliação técnico-política. O posicionamento que o EA tem assumido no acompanhamento do processo de modernização da ligação ferroviária internacional Porto-Vigo representa um ponto de viragem nessa aproximação.

O universo das IPC é diversificado, mutável no tempo com a alteração dos paradigmas de competitividade, interpela por vezes domínios para os quais as cidades e municípios/ayuntamientos não dispõem de instrumentos testados ou mesmo competências internas. O universo dessas IPC cruza-se com o posicionamento que o sistema urbano do EA pretende assumir na globalização e no megaregionalismo do comércio mundial que emerge, por exemplo, da por muitos ambicionada Parceria Atlântica /Europa – EUA. Torna-se complexo porque há que atender às dimensões *inward* e *outward* da internacionalização, dimensões cada vez mais interrelacionadas num mundo cada vez mais interdependente. O declínio da relevância estratégica de algumas IPC, como, por exemplo, feiras e exposições de âmbito nacional, contrapõe-se ao incremento de foco e importância de outras IPC, como o sistema logístico e as infraestruturas científico-tecnológicas (ICT). Há ainda todo um universo de IPC, como por exemplo as áreas (parques e outras figuras) de acolhimento empresarial de base local, cuja diversidade e atomização impossibilita qualquer estratégia consequente de atuação política concertada, a não ser que os municípios/ayuntamientos decidam voluntariamente hierarquizar as infraestruturas existentes.

Os sistemas de IPC analisados nesta fase do trabalho (transporte ferroviário, sistemas portuário e aeroportuário, sistema logístico e sistemas de ICT) configuram um vasto potencial de competitividade para a Euro-região e sistema urbano do EA, mas ainda virtual em alguns domínios e sobretudo de governação bastante complexa, sobretudo se a encararmos nas perspetivas integradoras de Euro-região e de sistema urbano.

Uma grande conclusão desta primeira fase do estudo é que o potencial de cooperação mais promissor é mais tributário do envolvimento interessado (porque identificam nela oportunidades) dos operadores que demandam e integram as referidas infraestruturas do que propriamente pela gestão das próprias infraestruturas. Esta conclusão é válida sobretudo para os sistemas portuário, aeroportuário e logístico, cuja gestão não tem sido, e não será tendencialmente no futuro, cooperativa, e para as quais o conceito de Euro-região e de sistema urbano do EA ou, pura e simplesmente, não existe ou é algo de indefinido, longínquo e sobretudo ausente das suas preocupações quotidianas. Este contexto não é totalmente inibidor de estratégias de cooperação, mas o que implica é a mudança radical dos processos

para a sua promoção e facilitação. A cooperação não se impõe. Ou é reconhecida como uma oportunidade pelos operadores que integram as infraestruturas e dão vida à sua gestão integrada e acontecerá, ou caso contrário, continuará indefinidamente a representar um potencial não concretizado.

É seguro que esta conclusão tem fortes implicações no modo como o EA pode dinamizar e federar ações que visem estimular a cooperação em torno das IPC.

Para além disso, algumas das infraestruturas convocadas para estes desígnios estão associadas a estratégias regionais e até nacionais que é praticamente impossível abordar numa lógica de Euro-região ou de sistema urbano.

Por outro lado, caso paradigmático do sistema de infraestruturas logísticas ele é ainda e paradoxalmente um sistema virtual, atendendo ao grau de instalação e ocupação de algumas dessas infraestruturas mais emblemáticas. Isso não significa como é óbvio que os operadores logísticos não tenham já antecipado nas suas expectativas a sua existência futura. Não significa também que a Euro-região seja um vazio logístico. Não o é sobretudo porque há áreas logísticas privadas de grande envergadura, seja do tipo Zara Inditex na Coruña ou os vários pólos logísticos de operadores como Luís Simões.

Do trabalho agora realizado emerge que o sistema logístico assumirá no tema das IPC uma centralidade incontornável para que o EA projete a sua intervenção futura. É desse sistema que poderão resultar condições de integração da dotação infraestrutural que a Euro-região apresenta em matéria de infraestruturas de transporte mais diretamente conexas com a globalização. Trata-se de um domínio em que os dados não estão todos lançados. A grande maioria dos projetos de instalação de novas infraestruturas logísticas tiveram diferimentos de programação induzidos não só pela crise das finanças públicas de ambos os países, mas também porque as empresas e os operadores tiveram de ajustar-se ao ambiente de crise internacional em que o seu negócio foi desenvolvimento nos últimos 5 a 6 anos. Uma grande parte das infraestruturas de transporte envolvidas no processo depende de estratégias e de gestão nacionais, muitas vezes com rigidez e dificuldade de adaptação a uma perspetiva regional e muito mais a uma perspetiva de Euro-região. As comunidades de atores que desenvolvem a sua atividade em torno dessas infraestruturas apresentam graus de maturação muito desiguais. É o caso por exemplo das comunidades portuárias. Mas esses graus desiguais de maturação são também visíveis entre diferentes tipos de infraestruturas. É o caso, por exemplo, dos aeroportos que apresentam em termos de existência temporal e de maturação de negociação comunidades de atores económicos bem menos desenvolvidas do que as observadas nas comunidades portuárias<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> As entrevistas realizadas com as Direções dos Aeroportos de Santiago de Compostela e de Vigo permitiram concluir que a constituição de tais comunidades ou processos de concertação é, mesmo em termos legais, extremamente recente, estando por isso a dar os primeiros passos na concertação regional entre os 3 aeroportos galegos. Ambas as direções consideram que esse processo é prévio a qualquer abordagem em termos de Euro-região.

Por isso, a passagem de um modelo de cooperação entre infraestruturas (truncado e com dificuldades óbvias de progressão se compararmos os estudos realizados pelo EA e os resultados obtidos) a um outro que discuta com operadores as oportunidades concretas que essa cooperação pode oferecer constituirá um enorme desafio para o EA. Essa transição de modelo exigirá um novo enquadramento técnico. É no sistema logístico da Euro-região que se situa o maior potencial para trabalhar em torno do maior envolvimento dos atores e operadores económicos no processo de cooperação. Não só porque se trata de um sistema ainda inacabado e com margens de racionalização. Mas também porque os operadores logísticos são os que com maior probabilidade identificam melhor as transformações induzidas pelos novos rumos que a globalização vai assumindo. Os operadores logísticos podem funcionar como sinalizadores dos desafios que a globalização coloca à Euro-região.

O estudo salienta ainda que falar-se de uma transição para as IPC não significa esquecer ou ignorar a dotação infraestrutural mais tradicional, ainda que o financiamento comunitário o considere, em alguns casos, estradas por exemplo, uma prioridade negativa. A dotação de infraestruturas não é eterna e, numa lógica de orçamentação e financiamento plurianuais, a manutenção e conservação de infraestruturas não podem ser ignoradas. Por outro lado, apesar da era de imaterialidade que se vive na programação comunitária, a dotação de infraestruturas continua a ter peso nos inúmeros índices compostos de competitividade ou de desenvolvimento económico em geral que têm sido construídos e publicados para hierarquizar as regiões europeias (Annoni e Dijkstra, 2013; Dijkstra, Annoni e Kozovska, 2011). O mesmo se diga em relação à investigação mais representativa das relações entre infraestruturas e crescimento regional (Crescenzi e Pose, 2012)<sup>18</sup>. Mais ainda, no âmbito das Redes Europeias de Transportes e da programação dos principais corredores e projetos prioritários estão em jogo decisões políticas de âmbito comunitário e nacional de cuja orientação dependerá a valorização ou a marginalização do papel da Euro-região e do sistema urbano do EA na globalização.

Finalmente, a primeira fase do Estudo projeta as Infraestruturas Científico-Tecnológicas (ICT) como prioridade de intervenção em matéria de competitividade do sistema urbano do EA. Sabemos que o tema das ICT é de grande exigência do ponto de vista dos modelos de governança que integrem o nível regional (nível por excelência das políticas de inovação e de desenvolvimento tecnológico no período de programação 2014-2020, sobretudo no âmbito das estratégias de especialização inteligente). Mas os ecossistemas dinamizados pelas principais universidades da Euro-região têm uma inscrição marcadamente urbana e não podem deixar de constituir marcas da visibilidade e da internacionalização das cidades do EA que as acolhem. Sabemos ainda que tais ecossistemas se desenvolvem por territórios bem mais alargados do que as cidades em que estão implantadas as universidades motoras. Por isso, as ICT constituem um domínio privilegiado de governança regional e urbana.

Depois, o tema das ICT é seguramente a família de infraestruturas que faz melhor a combinação entre os aspetos materiais e físicos e os imateriais e humanos. Afinal é de concentração de massas de recursos de conhecimento de que estamos a falar, cuja relevância

---

<sup>18</sup> Ver em anexo próprio uma sucinta revisão da literatura nesta matéria.

transcende a dimensão físico-infraestrutural embora possa ser pela qualidade desta última facilitada.

O que os resultados do estudo agora realizado evidenciam é que os sistemas de inovação nos quais as ICT se integram se encontram, na Galiza e no Norte de Portugal, em grande transformação. Primeiro, porque, sobretudo no Norte, foram objeto de apoio intenso e seletivo no período de programação 2007-2013, garantindo às ICT perspectivas de investimento que será difícil replicar nos tempos mais próximos. Segundo, porque o foco que as estratégias de especialização inteligente apresentam na programação 2014-2020 conduziu as regiões a uma forte movimentação organizativa e programática no sentido de tirar melhor partido do financiamento comunitário que a RIS3 proporcionará. As RIS3 vão constituir inevitavelmente momentos e processos de reorganização do tecido de ICT. Tendo em conta adicionalmente que a RIS3 estará também presente no programa de cooperação territorial Galiza-Norte de Portugal, este é o momento certo para reavaliar o estado da arte em termos de cooperação científico-tecnológica no sistema urbano do EA, não ignorando como é óbvio que se trata de uma governança simultaneamente urbana e regional.

## **6.2. PRIORIDADES A DISCUTIR NO EA PARA O DESENVOLVIMENTO DA SEGUNDA FASE DO ESTUDO**

---

No capítulo 2, enunciámos as questões a que a primeira fase do presente estudo deveria responder, a saber:

- Considera o EA estratégico abrir um novo ciclo de acompanhamento e intervenções sobre a dimensão infraestrutural da Euro-região centrado nas infraestruturas para a competitividade do sistema urbano? Que margem de manobra e com que parcerias tem o EA para concretizar essa nova perspectiva de intervenção;
- Que investimento técnico se justifica para suportar esse novo reposicionamento do Eixo Atlântico face a esta família de infraestruturas;
- Tem esta abordagem acolhimento no período de programação 2014-2020, incluindo os Programas Operacionais da Galiza e do Norte de Portugal e a própria cooperação territorial?
- Que infraestruturas e ações prioritárias se justifica assumir e que desenvolvimentos técnicos deve o presente estudo assumir na segunda fase para concretizar tais opções?

A abordagem conseguida na primeira fase do estudo coloca em evidência a relevância que o tema das IPC assume para o posicionamento futuro da Euro-região, constituindo por essa via um espaço de intervenção possível do EA atendendo ao protagonismo tradicionalmente por ele assumido. Mas, em última instância, caberá ao próprio EA avaliar não apenas da importância que o tema apresenta para a sua agenda futura, mas principalmente sobre as vias mais pertinentes para nele intervir.

Em nosso entender, a fundamentação técnica que essa avaliação exige é já parcialmente conseguida pelos resultados da primeira fase, mas impõem algumas prioridades de encaminhamento desse aprofundamento técnico.

Duas grandes prioridades de desenvolvimento dos trabalhos decorrem dos resultados alcançados com a primeira fase:

- O **sistema logístico** (ainda inacabado e dependente da dinâmica de concretização de algumas infraestruturas) e a transição de um modelo de cooperação que procura em vão envolver as infraestruturas para um outro fundamentalmente baseado na percepção e aproveitamento de oportunidades por parte dos operadores económicos e logísticos;
- A **harmonização estratégica** do papel que as infraestruturas científico-tecnológicas (ICT) podem assumir nos sistemas regionais de inovação Galiza e Norte de Portugal, em busca de um desígnio ambicioso de configurar para a Euro-região e sistema urbano do EA um sistema de inovação mais integrado e coerente, tirando partido dos desenvolvimentos significativos que as estratégias RIS 3 vão trazer às duas regiões.

Os desenvolvimentos técnicos que os dois domínios de aprofundamento técnico configuram são essencialmente os seguintes.

**No caso do sistema logístico**, é necessário avaliar tecnicamente como é que a realidade logística instalada, essencialmente privada e constituída por dinâmicas de operadores com função de integradores de meios de transporte e de resposta às modernas tendências do comércio internacional, perspetiva o sistema logístico ainda marcadamente virtual que se anuncia para a Euro-região através do estado da arte das principais infraestruturas programadas. Só o contacto e trabalho aprofundado com os operadores mais representativos permitirá avaliar o que é que representa efetivamente a dotação infraestrutural instalada do ponto de vista do seu impacto económico futuro e, conseqüentemente, do retorno dos investimentos realizados. Como foi oportunamente referido, falar de sistema ainda virtual não significa que exista um vazio logístico na Euro-região. As estratégias privadas estão no terreno e, por isso, o fundamental é questioná-las acerca do modo como pensar transformar o sistema ainda virtual em sistema em funcionamento efetivo.

O aprofundamento técnico necessário exige também que se tenham em conta os desenvolvimentos em curso no domínio das redes europeias de transporte, assim como as implicações que decorrem para o sistema logístico e de transportes da “descarbonização” necessária que o sistema de transportes europeu precisa de percorrer para cumprir orientações e metas da Estratégia Europa 2020.

O aprofundamento técnico deve ser realizado não perdendo de vista o foco de intervenção possível do EA: o que cabe fazer ao EA (e por que vias) para passar a cooperação de um modelo frustrado de envolvimento das infraestruturas e das suas autoridades de gestão a um outro comandado pelas oportunidades e benefícios potenciais percebidos pelos operadores económicos, sobretudo dos que podem na prática concretizar a integração das diferentes infraestruturas.

As valências científicas, técnicas e de consultoria implícitas no aprofundamento proposto são as da logística e as da “descarbonização” e eficiência energética de infraestruturas logísticas e de transporte, podendo estas últimas ser mobilizadas a partir da própria Agência de Ecologia Urbana do Eixo Atlântico.

**No caso das ICT**, o aprofundamento técnico proposto aponta para a necessidade de estudar de modo mais sistemático o realinhamento que vai observar-se nas ICT de ambas as Regiões na sequência das prioridades que as RIS 3 irão implicar para serem bem sucedidas e satisfazerem as conhecidas exigências da variedade relacionada. Daí falar-se de harmonização estratégica dos sistemas de inovação. A Galiza aspira a um modelo de governação comandado pela Axencia Galega de Innovación, cujo papel tenderá a ser reforçado pela sua função de coordenação da RIS3 e por novas condições de financiamento que irão contrariar a relativa atomização que o financiamento regional introduziu. O Norte não dispõe ainda de modelo de governação para o conjunto dos ecossistemas dinamizados a partir das universidades do Porto, Minho, Trás-os-Montes e Alto Douro e em parte também de Aveiro.

Assim, a visão aprofundada de sistemas regionais em movimento e em adaptação às exigências das RIS3 assume uma grande relevância para compreender (e esse é o foco da intervenção do EA) o que é que essas ICT podem oferecer ao desenvolvimento urbano, à internacionalização das Cidades, à sua participação nas redes de conhecimento da economia global, em suma a uma participação mais robusta na globalização, minimizando riscos de participação e maximizando benefícios de estar com ela conectado.

As valências científicas, técnicas e de consultoria implícitas neste aprofundamento são as do conhecimento da matéria das RIS3, dos sistemas de inovação e com foco particular no sistema galego.

Se o EA acolher estas prioridades de desenvolvimento do estudo, a equipa técnica estará disponível para formatar Termos de Referência adequados que permitam ao EA concretizar processos de contratualização para atingir os resultados pretendidos.

Matosinhos, 20 de janeiro de 2014

## 7. BIBLIOGRAFIA

---

**Affuso**, Antonio, **Capello**, Roberta e **Fratesi**, Ugo (2011), "Globalization and Competitive Strategies in European Vulnerable Regions", *Regional Studies*, volume 45, número 5, maio

**Almeida**, Alexandre, **Figueiredo**, António e **Silva**, Mário Rui (2011), "From concept to policy: Building Regional Innovation Systems in Follower Regions", *European Planning Studies*, vol.19, nº7, julho

**Almeida**, Alexandre, **Santos**, Cristina e **Silva**, Mário Rui (2008), "Bridging Science to Economy: The Role of Science and Technologic Parks in Innovation Strategies in "Follower" Regions", *IDEAS*: <http://ideas.repec.org/p/por/fepwps/302.html>

**Annoni**, Paola e **Dijkstra**, Lewis (2013), "EU Regional Competitiveness Index RCI 2013", Unit of Econometrics and Applied Statistics, DG JRC, Ispra - Economic Analysis Unit, DG Regio, Brussels:  
[http://www.consiglio Veneto.it/crvportal/upload\\_crv/serviziostudi/1381245790976\\_indicecompetitivitaeeuropeo.pdf](http://www.consiglio Veneto.it/crvportal/upload_crv/serviziostudi/1381245790976_indicecompetitivitaeeuropeo.pdf)

**Asheim**, Bjørn (2012), "The Changing Role of Learning Regions in the Globalising Knowledge Economy: a Theoretical Re-examination", *Regional Studies*, volume 46, número 8, setembro

**Asheim**, Bjørn , **Boschma**, Ron e **Cooke**, Philip (2011), "Constructing Regional Advantage: Platform Policies Based on Related Variety and Differentiated Knowledge Bases", *Regional Studies*, volume 45, número 7, julho

**Axencia** Galega de Innovación (2013), Diagnose de Contexto para a Definición duma Estratexia Regional de Especialización Inteligente en Galicia, Santiago de Compostela

**Baldwin**, Richard (2013) "WTO Agreement: The Bali Ribbon", VOX EU, dezembro:  
<http://www.voxeu.org/article/wto-agreement-bali-ribbon>

**Bento**, Ricardo (2013), *Agenda Estratégica dos Territórios da Fronteira Interior Transmontana*, Biblioteca dos Estudos Estratégicos do Eixo Atlântico, Vigo: Eixo Atlântico;  
[http://www.eixoatlantico.com/sites/default/files/pdf-Agenda%20Estrat%C3%A9gica%20dos%20Territ%C3%B3rios%20da%20Fronteira%20Interior-Transmontana\\_WEB.pdf](http://www.eixoatlantico.com/sites/default/files/pdf-Agenda%20Estrat%C3%A9gica%20dos%20Territ%C3%B3rios%20da%20Fronteira%20Interior-Transmontana_WEB.pdf)

**Brox**, James (2008), Infrastructure Investment: The Foundation of Canadian Competitiveness, *IRPP Policy Matters*, agosto (<http://irpp.org/assets/research/competitiveness/infrastructure-investment-the-foundation-of-canadian-competitiveness/pmvol9no2.pdf>) (acedido em 08.12.2013)

**Camagni**, Roberto (2002), "On the Concept of Territorial Competitiveness: Sound or Misleading?", *Urban Studies*, Vol. 39, No. 13, 2395–2411

**Cambridge Econometrics** e outros (2003), *A Study on the Factors of Regional Competitiveness*, A draft final report for The European Commission Directorate-General Regional Policy, Bruxelas

**Charles**, David (2006), “Universities as key knowledge infrastructures in regional innovation systems”, in *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, Special Issue: *The Knowledge Infrastructure: Analysis, Institutional Dynamics and Policy Issues*, volume 19, nº 1

**Chiara**, F. del Bo e **Florio**, Massimo (2012), “Infrastructure and Growth in a Spatial Framework: Evidence from the EU regions”, *European Planning Studies*, volume 20, nº 8

**CLG** (2013), *La Cadena de Valor de la Logística por Carretera en Galicia: situación y retos de futuro*

**Coutinho**, J. Martins Pereira (2013), *O transporte aéreo e a sua odisseia*, Lisboa: Riscos Editora

**Crescenzi**, Riccardo e **Pose**, Andrès (2012), “Infrastructure and regional growth in the European Union”, *Papers in Regional Science*, volume 91, nº3, pp. 487-513, agosto

**Diáz Fernández**, José Antonio (2007), *As infraestruturas de transportes multimodais e os servizos loxísticos: anotacións para unha política sustentable*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia

**Dijkstra**, Lewis, **Annoni**, Paola e **Kozovska**, Kornelia (2011), “A New Regional Competitiveness Index: Theory, Methods and Findings”, European Union Regional Policy, Working Paers, nº2: [http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/30995150/2011\\_02\\_competitiveness.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAJ56TQJRTWSMTNPEA&Expires=1389694721&Signature=YJJWnPGJ1nJ Cp8r69yKiYct4wco%3D&response-content-disposition=inline](http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/30995150/2011_02_competitiveness.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAJ56TQJRTWSMTNPEA&Expires=1389694721&Signature=YJJWnPGJ1nJ Cp8r69yKiYct4wco%3D&response-content-disposition=inline)

**Direção-Geral de Política do Mar** (2013), *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*

**Dominguez**, Luís e outros (2007), *Sete Ideias para Sete Anos Decisivos – a Agenda Estratégica do Eixo Atlântico*, Vigo: Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular ([http://www.eixoatlantico.com/eixo\\_2009/subido/publicaciones/pub20080201093459/03-sete\\_ideias.pdf](http://www.eixoatlantico.com/eixo_2009/subido/publicaciones/pub20080201093459/03-sete_ideias.pdf))

**Eixo Atlântico** (2005), *Segundos Estudos Estratégicos do Eixo Atlântico*

**Eixo Atlântico** (2006), *Sistema aeroportuário do Eixo Atlântico*

**Eixo Atlântico** (2010), *Estratégia dos transportes do Eixo Atlântico: Vertebrando a Euro-região Galiza-Norte de Portugal*

**Eixo Atlântico** (2012), *Estudo de Atualização do Plano de Infraestruturas do Plano de Infraestruturas e Avaliação Estratégica de Dois Temas Complementares: Modernização da Linha Porto-Vigo e Impactos das Portagens nas SCUT*, Vol. 1, Parte Portuguesa, 12 de outubro

**ESPON** (2013), *Territorial Dynamics in Europe – Gateway Functions in Cities*, Territorial Observation, nº 9, dezembro

**European Commission** – DG for Regional Policy (2011), *Cities of tomorrow - Challenges, visions, ways forward*, Bruxelas

**Figueiredo**, António Manuel, **Penabad**, José Manuel Peña e **Alvarez**, Enrique Varela (coordenadores) (2012), *Desafios da Governação das Cidades no Século XXI*, edição digital da Associação do Eixo Atlântico, Vigo, 532 páginas, acesso em <http://www.eixoatlantico.com/libros/retos/>

**Figueiredo**, António, **Mateus**, Augusto (2000), *As Infraestruturas Produtivas e os Fatores de Competitividade das Regiões e Cidades Portuguesas*, Lisboa: Direção Geral do Desenvolvimento Regional

**Gardiner**, Ben e outros (2004), “Competitiveness, Productivity and Economic Growth across the European Regions”, *Regional Studies*, Vol. 38, 9, pp, 1045-1067, Dezembro

[http://www.huffingtonpost.com/erik-brattberg/why-the-atlantic-not-the-\\_b\\_4409828.html](http://www.huffingtonpost.com/erik-brattberg/why-the-atlantic-not-the-_b_4409828.html)

**Instituto Galego de Vivenda e Solo** (2010), *Modificación Pontual del Proyecto Sectorial Implantación Plataforma Logística Industrial Salvaterra as Neves (PLISAN)*, [http://igvs.xunta.es/ipecos-opencms-portlet/export/sites/default/PortalVivenda/Biblioteca/Declaracions Ambientais/PLISAN MODIFICACI3N PUNTUAL MEMORIA.pdf](http://igvs.xunta.es/ipecos-opencms-portlet/export/sites/default/PortalVivenda/Biblioteca/Declaracions_Ambientais/PLISAN_MODIFICACI3N_PUNTUAL_MEMORIA.pdf)

**Kasakov**, Edward (2011), “Towards a Theory of Peripheral, Early-Stage Clusters”, *Regional Studies*, volume 45, número 6, junho

**Lamy**, Pascal (2013), “Global value chains, interdependence and the future of trade”, VOX EU, dezembro: <http://www.voxeu.org/article/global-value-chains-interdependence-and-future-trade>

**Lopes**, Mário (2013), “Um risco histórico – Rede ferroviária de bitola europeia e competitividade da economia”, Transportes e Negócios /Riscos Editora: <http://issuu.com/transportesenegocios/docs/adfersit9?e=1140186/1717029> (acedido em 05.12.2013)

**Macário**, Rosário (2012), “Posicionar Portugal nas cadeias logísticas globais: o papel dos transportes”, Ciclo de Conferências *Os Transportes ao Serviço da Economia*, Lisboa: <http://www.adfersit.pt/sessoes/transportes-servico-economia-rosario-macario-posicionar-portugal-cadeias-logisticas-globais.pdf> (acedido em 09.12.2013)

**Malecki**, Edward (2004), “Jockeying for Position: What It Means and Why It Matters to Regional Development Policy When Places Compete”, *Regional Studies*, volume 38, nº 9

**Meltzer, J.** (2013), “The 2013 WTO Bali Ministerial: Prospects and New Horizons”, Brookings Blog, novembro: <http://www.brookings.edu/blogs/up-front/posts/2013/11/25-wto-bali-ministerial-meltzer>

**Ministerio de Economía y Competitividad** (2012), Plan Estatal de Investigación Científica, Técnica y de Innovación 2013-2016, Madrid: Gobierno de España

**Moreira, Paulo** (2013), “A rail link from the port of Sines as a structuring element of regional development”, Munich Personal RePEc Archive, Online at <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/50575/>, MPRA Paper No. 50575, posted 16. October 2013 09:56 UTC

**Ng, A.K.Y., Sauri, S. and Turro, M.** (2013), *Short sea shipping in Europe: issues, policies and challenges*. In: Finger, M. and Holvad, T. (Eds.): *Regulating Transport in Europe*, Edward Elgar, Cheltenham, pp. 196-217. ISBN: 9781781004821:

**OECD** (2001), *Short Sea Shipping in Europe*, European Conference of Ministries of Transport, Paris: OCDE

**Puerto de A Coruña** (2009), Plano Estratégico del Puerto de A Coruña 2009-2013, Coruña

**RETGALIA** (2007), *Red de Centros Tecnológicos de Galicia*, IN.CI.TE, Conselleria de Innovación y Indústria, Santiago de Compostela

**Rutten, Roel e Boekema, Frans** (2012), “From Learning Region to Learning in a Socio-spatial context”, *Regional Studies*, volume 46, número 8, setembro

**Salvador, Regina** (sem data), “A geografia mundial da ciência e da tecnologia”, <http://rsalvador.planetaclix.pt/CeT.pdf> (acedido em 13.12.2013)

**Sirtori, Emanuela e Vignetti, Sílvia** (2011), “Infrastructure Investment Opportunities in the new Member States: the role of regional polices”, in Massimo Florio (2011), *Public Investment, Growth and Fiscal Constraints: Challenges for the EU New Member*, Londres: Edward Elgar

**Windem, Willem van** (2006), “Globalisation and Urban Competitiveness: Challenges for Different Types of Urban Regions”, in **OECD** (2006), *Competitive Cities in the Global Economy*, OECD Territorial Reviews, Paris

**Windem, Willem van e outros** (2007), “European Cities in the Knowledge Economy: Towards a Typology”, *Urban Studies*, Vol. 44, No. 3, 525–549, Março

**Xunta de Galicia** (2011), Plan Galego de Investigación, Innovación e Crecemento, Santiago de Compostela

## 8. ANEXOS

---

### 8.1. REVISÃO DE LITERATURA: INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE E CRESCIMENTO ECONÓMICO

---

Os modelos de crescimento económico regionais de origem neoclássica pressupõem que o trabalho e outros fatores dependem dos recursos e demografia da região, mas também do movimento desses recursos entre regiões (Button, 2010). Assim, as infraestruturas de transporte ajudariam a compensar uma certa escassez de determinados recursos, que seriam importados de regiões onde existiam em abundância. No último meio século, foram desenvolvidas novas teorias, que procuram mitigar alguns problemas encontrados na teoria simplista de crescimento regional neoclássico. Perante a existência de custos de imigração (existem custos sociais, de pesquisa do mercado, de transporte ou de financiamento) e a diversidade na especialização do trabalho, os economistas desenvolveram a teoria de crescimento endógeno que coloca ênfase na importância da formação avançada e na indústria baseada no conhecimento (Figueiredo et al., 2005). Ora, é por esse motivo, que a provisão de infraestruturas e, em especial, a política de transportes, desempenham um papel importante no desempenho macroeconómico das sociedades, muito porque o papel do estado na promoção da economia vai além da simples abolição de barreiras à eficiência dos mercados ou eliminação das falhas de governo. Contudo, “o efeito das infraestruturas públicas na produtividade mantém-se uma questão aberta que terá lugar em futuras investigações empíricas” (Bronzini e Piselli, 2009).

As infraestruturas de transporte (e serviços que lhe estão associados) permitem qualificar o desempenho da economia através do estímulo ao comércio e à criação de emprego devido à redução do custo das matérias-primas ou produtos finais via redução dos custos de transporte (Deng, 2013). É por essa razão que têm sido realizados muitos trabalhos que estudam o setor dos transportes do ponto de vista macroeconómico.

Um dos estudos pioneiros sobre a importância das infraestruturas públicas na economia chegou à conclusão que um aumento de 1% no investimento público (para esta estimação em particular o autor agregou as infraestruturas rodoviárias, aeroportuárias, de instalações elétricas e de gás, de transporte de massa, de sistemas de água e de esgotos), resultava num aumento de 0.36% de produtividade (Aschauer, 1989). Embora o investimento físico, determinante de crescimento nas teorias neoclássicas, desempenhe uma importância no crescimento económico das regiões, este estudo também reflete que o tipo de infraestruturas em que se investe e o histórico do investimento também tem importância, explicando os níveis de produto diferentes entre economias (Rodríguez-Pose, 2013). Contudo, este e outros estudos de índole econométrica com o objetivo de testar a causalidade entre o investimento público em infraestruturas de transporte e o crescimento económico, não estão isentos de alguns problemas que se prendem com a dificuldade de limitar o conceito vasto de infraestrutura e o governo da infraestrutura também tem um papel relevante, dificultando a comparação bruta entre os diversos investimentos (Button, 2010). Existiram outros estudos

neste mesmo período que merecem críticas semelhantes, nomeadamente, críticas de índole econométrica, que chegaram a conclusões semelhantes, ou seja, um impacto positivo no crescimento económico em resultado de um investimento em infraestruturas (Duffy-Deno e Randall, 1989; Berndt e Hansson, 1992). Em suma, estes estudos sugerem um efeito positivo entre investimento público em capital e a produtividade do setor privado. Alguns deles, até referem que o investimento público é mais indutor de produtividade no setor privado do que o próprio investimento privado (Cohen e Paul, 2004).

Alguns estudos mais recentes apontam para uma relação mais fraca, ou seja, uma elasticidade investimento-produto/produtividade mais reduzida, embora com resultados que sugerem as mesmas conclusões: impacto positivo no crescimento da produtividade (Batina, 1998). O que acontece também para as infraestruturas de transportes, como veremos de seguida.

No que se refere à Europa, as infraestruturas desempenham um papel relevante, nomeadamente as infraestruturas de transporte aéreo, no crescimento regional (Crespo-Cuaresma, 2009). Utilizando dados para Itália, os resultados sugerem que a construção de estradas e autoestradas resultam num impacto superior na produtividade, enquanto o mesmo diminui ligeiramente relativamente às linhas ferroviárias (Bronzini e Piselli, 2009). Concretamente para a realidade do Eixo Atlântico, estima-se que o efeito dos fundos estruturais no produto e no emprego tenha chegado, na região da Galiza, a 1.64% e 0.58%, respetivamente, entre 1994 e 1999, sendo que só o investimento em infraestruturas tenha impulsionado 0.84% do PIB (De la Fuente, 2002).

Relativamente a Portugal, o quadro seguinte sintetiza um trabalho empírico realizado com informação entre 1976 e 1998, com o objetivo de mostrar o impacto do investimento público em infraestruturas de transporte, concluindo que existe uma taxa de retorno anual a 20 anos de 15.9% e que o aumento em um euro no investimento resulta num aumento de 9.5€ no produto (Pereira e Andraz, 2002).

**QUADRO 11 - IMPACTO DAS INFRAESTRUTURAS EM VARIÁVEIS MACROECONÓMICAS, EM PORTUGAL, ENTRE 1976 E 1998 (PEREIRA E ANDRAZ, 2002)**

	Infraestruturas Portuárias	Infraestruturas Aeroportuárias	Infraestruturas Ferroviárias
Investimento Médio (%PIB)	0.12%	0.05%	0.29%
Impacto do investimento nas seguintes variáveis macroeconómicas:			
Investimento Privado (efeito de ↑1% do investimento público)	0.28%	0.079%	0.26%
Produtividade Marginal	84.4	39.1	18.8
Produto (efeito de ↑1% do investimento público)	0.09%	0.009%	0.06%
Emprego (efeito de ↑1% do investimento público)	0.07%	(≠) 0.00%	0.01%

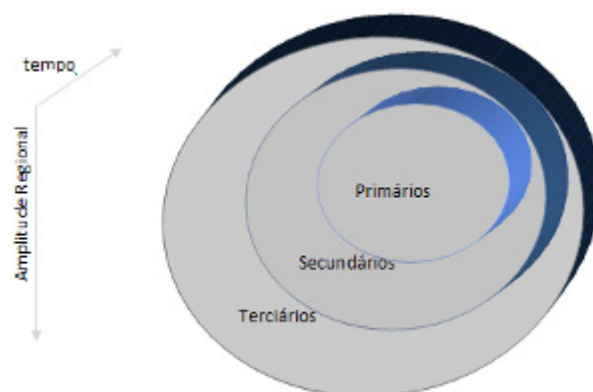
Como objetivo de realizar alguma comparação com Espanha, encontrou-se um trabalho que procura o efeito do investimento público em infraestruturas (também as de transporte)

relativamente a algumas variáveis macroeconómicas iguais ao trabalho anterior, entre 1956 e 1997 (Pereira, 2000). Por cada euro investido em infraestruturas resulta num aumento de 4.46\$ no produto privado, sendo que as infraestruturas de transporte (exceto rodoviárias) e de energia têm um efeito superior (19.79\$). O estudo agrega as infraestruturas aeroportuárias, sistemas de trânsito e energia e encontra elasticidades inferiores a Portugal.

**QUADRO 12 - IMPACTO DAS INFRAESTRUTURAS EM VARIÁVEIS MACROECONÓMICAS, EM ESPANHA, ENTRE 1956 E 1997 (PEREIRA, 2000)**

	<b>Infraestruturas Aeroportuárias, Sistemas de Trânsito e de Energia</b>
Investimento Médio (%PIB)	0.17%
Investimento Privado (efeito de ↑1% do investimento público)	0.09%
Emprego (efeito de ↑1% do investimento público)	0.01%
Produto (efeito de ↑1% do investimento público)	0.02%

Apesar dos efeitos positivos já referidos, existem autores que consideram que a diminuição dos custos de transporte tem o efeito contrário no desempenho económico, uma vez que vai prejudicar as regiões periféricas via deslocalização de fatores de produção (Martin, 1997; Vickerman, 1995). Um estudo mais recente sugere que existe um impacto económico conjunto positivo em resultado de uma focalização do investimento em setores com elevado potencial de crescimento num território, com presença de externalidades numa outra região (Del Bo e Florio, 2012). Assim, para além da relação positiva entre vertebrar a região com infraestruturas e o desempenho económico, confirma-se empiricamente o mecanismo lógico das vantagens mútuas da partilha de benefícios económicos via construção de uma rede de transportes inter-regional. Estas conclusões vão no sentido dos resultados empíricos encontrados para a realidade italiana (Bronzini e Piselli, 2009) e para Estados Unidos da América (EUA), onde se estima que um aumento do investimento em estradas em 1% resulte num aumento de 0.5% na produção comercial intrarregional e o mesmo acontece com o aumento do investimento portuário de uma região vizinha, com um impacto de 0.22% (Cohen e Monaco, 2009). O efeito das externalidades das infraestruturas também é corroborado com a informação relativa a Espanha, tendo implicações ao nível da política de transportes, uma vez que as regiões devem concertar a rede (Ezcurra et al., 2005; Zugasti et al., 2003). Contudo, se com informação desagregada ao nível das NUTS II existe este efeito inter-regional, o estudo com dados agregados não chega às mesmas conclusões (Moreno e López-Bazo, 2007). Ou seja, o tamanho das regiões poderá ter alguma influência neste tipo de análise.



**FIGURA 2 – EFEITO MULTIPLICADOR DAS INFRAESTRUTURAS (ELABORAÇÃO QP)**

A internalização do efeito da construção de uma infraestrutura no crescimento de uma região tem impactos primários, secundários, terciários e perpétuos (Button, 2010). A figura anterior elucida sobre os efeitos diretos inerentes à construção da infraestrutura com se sentem durante a construção, depois propagam-se ao emprego direto que a infraestrutura absorve após a inauguração, adicionalmente essa facilidade irá resultar num impacto na economia regional, ao longo do tempo. Por fim, eternizam-se efeitos perpétuos na economia inerentes ao seu funcionamento que resultam em alterações na estrutura regional. Este é o mecanismo multiplicador dos efeitos da infraestrutura na economia.

Concluindo, existe evidência de que a existência de “infraestruturas de transporte desenvolve a produtividade, embora também seja certo que o acesso a recursos também é um fator de atração das empresas” (Quinet e Vickerman, 2004)

### **Transporte Aeroportuário e o desafio das *low-cost***

Tem-se assistido a um aumento substancial da oferta de serviços de transporte aéreo de *low-cost*, embora esse fenómeno não seja uma novidade. Há muito tempo que existem inúmeras companhias com serviços opcionais com o objetivo de diminuir os custos e conseguirem oferecer preços mais reduzidos nos EUA. Existe evidência de que os aeroportos com especialização são mais eficientes do que os aeroportos que partilham companhias com serviços completos e serviços de tarifa reduzida (Choo e Oum, 2013). No entanto esta conclusão não é muito clara, já que existe evidência de que as companhias *low-cost* aumentam a produtividade pela via do aumento do tráfego impulsionar as receitas - que não têm a ver diretamente com o serviço aeroportuário prestado (Gillen e Lall, 2004) - e pela alteração da gestão aeroportuária com o objetivo de possibilitar a presença das companhias (Bottasso et al., 2012). Essas alterações são maioritariamente operacionais porque é necessário reunir condições para garantir as tarifas reduzidas, como a diminuição do tempo de permanência do avião na pista ou a flexibilização das portas de embarque (Graham, 2013). Deve-se ter em atenção que com o aumento da dependência da infraestrutura por companhias aéreas, aumentará o poder de negociação das mesmas e a incerteza no sistema uma vez que ainda não existem indicadores consistentes de viabilidade económica e financeira destas companhias (Gillen e Lall, 2004).

## Logística

As infraestruturas logísticas são importantes facilitadoras na venda de bens e serviços porque apoiam de forma considerável as transações económicas, muito pela diminuição das despesas com a cadeia de valor da distribuição já que é nesta rubrica que os fornecedores despendem uma elevada proporção de recursos. A aglomeração de atividades num mesmo espaço permite aumentar a produtividade das empresas (Ciccone e Hall, 1996), o aumento da produtividade conduzirá a uma redução nos custos, atraindo empresas, principalmente do setor industrial, o que permitirá desenvolver a região do ponto de vista da criação de emprego e de valor acrescentado (Krugman, 1991).

As tendências da logística passam por uma desregulação do sistema de transportes (diminuição dos custos de transporte e elevada importância do transporte rodoviário), novos métodos desenvolvidos como que procuram uma resposta mais rápida e eficiente aos consumidores, desintegração vertical numa focalização do negócio principal para se ganharem economias de escala; e, a integração política e económica na União Europeia levou a uma maior concentração espacial e a uma maior migração de recursos aproveitando a escala continental (Ruijgrok, 2003).

O transporte é apenas um dos aspetos relevantes na logística, mas numa visão estratégica de tomada de decisão até é o que tem menor importância, já que é uma consequência de decisões anteriores – localização da empresa, negócio ou definição do produto (Henstra, Ruijgrok e Tavasszy, 2007). Tem existido uma fragmentação da oferta de logística, muito devido à fragmentação existente na própria indústria de transporte: empresas dispersas e especializadas num tipo de transporte.

Na Europa, o transporte intermodal tem-se desenvolvido essencialmente em alguns corredores que contém os principais portos marítimos da Europa Central. Contudo, num passado recente tem existido uma aposta na ligação entre o transporte ferroviário para transporte de contentores, levando a um aumento considerável no volume transacionado. No presente, a tendência para a aposta numa rede híbrida quer ao nível da produção, quer ao nível do transporte.

## Referências

**Aschauer**, D. (1989) "Is public expenditure productive?", *Journal of Monetary Economics*, Vol. 23, N.º 2, pp. 177-200;

**Batina**, R. (1998), "On the Long Run Effects of Public Capital and Disaggregated Public Capital on Aggregate Output" *International Tax and Public Finance*", *International Tax and Public Finance*, Vol. 5, N.º 3, pp. 263-281;

**Berndt**, E. e **Hansson**, B. (1992), "Measuring the Contribution of Public Infrastructure Capital in Sweden", *The Scandinavian Journal of Economics*, Vol. 94, pp. 151-168;

- Bronzini, R. e Piselli, P. (2009),** “Determinants of long-run regional productivity with geographical spillovers: The role of R&D, human capital and public infrastructure”, *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 39, N.º 2, pp. 187–199;
- Ciccone, A. e Hall R. (1996),** “Productivity and density of economic activity”, *The American Economic Review*, Vol. 86, N.º 1, pp. 54-70;
- Cohen, J. e Monaco, K. (1996),** “Inter-county spillovers in California’s ports and roads infrastructure: the impact on retail trade”, *Letters in Spatial and Resource Sciences*, Vol. 2, N.º 2/3, pp. 77-84;
- Crespo-Cuaresma, J., Doppelhofer, G. e Feldkircher, M. (2009),** “The determinants of economic growth in European regions”, *CESifo Working Paper*, N.º 2519;
- De la Fuente, A. (2002),** “The Effect of Structural Fund Spending on the Spanish Regions: an Assessment of the 1994-99 Objective 1 CSF”, *CEPR Discussion Papers*, N.º 3673;
- Del Bo, C. e Florio, M. (2012),** “Infrastructure and Growth in a Spatial Framework: Evidence from the EU regions”, *European Planning Studies*, Vol. 20, N.º 8, pp. 1393-1414;
- Deng, T. (2013),** “Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges”, *Transport Reviews*, Vol. 33, N.º 6, pp. 686–699;
- Duffy-Deno, K. e Randall, E. (1989)** “Public Infrastructure and Regional Economic Development: a Simultaneous Equation Approach”, *Federal Reserve Bank of Cleveland Working Paper*, N.º 8909;
- Ezcurra, R.; Gil, C.; Pascual, P. e Rapún, M. (2005),** “Public capital, regional productivity and spatial spillovers”, *The Annals of Regional Science*, Vol. 39, N.º 3, pp. 471-494;
- Gillen, D. e Lall, A. (2004),** “Competitive advantage of low-cost carriers: some implications for airports”, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 10, N.º 1, pp. 41-50;
- Graham, A. (2013),** “Understanding the low cost carrier and airport relationship: a critical analysis of the salient issues”, *Tourism Management*, Vol. 26, pp. 66-76;
- Großmann, H.; Otto, A. e Stiller, S. (2007):** “Growth potential for maritime trade and ports in Europe”, *Intereconomics*, Vol. 42, N.º 4, pp. 226-232;
- Henstra, D.; Rujgrok, C. e Tavasszy, L. (2007),** “Globalized trade, logistics and Intermodality: European Perspectives”, in T. Leinbach e C. Capineri (editores), *Globalized Freight Transport: Intermodality, E-Commerce, Logistics and Sustainability*, pp. 135-163;
- Krugman, P. (1991),** “Increasing returns and economic geography”, *Journal of Political Economy*, Vol. 99, N.º 3, pp. 483–499;
- Martin, P. (1997),** “Can regional policies affect growth and geography in Europe?”, *World Economy*, Vol. 21, N.º 2, pp. 757-774;

**Moreno, R.** e López-Bazo, E. (2007), *International Regional Science Review*, Vol. 30, N.º. 1, pp. 47-71;

**Pereira, A.** e Andraz, J. (2002), “Public Investment in Transportation Infrastructures and Economic Performance in Portugal”, na conferência *Desenvolvimento Económico Português no Espaço Económico Europeu: Determinantes e Políticas*, Lisboa: Banco de Portugal;

**Quinet, E.** e Vickerman, R. (2004), *Principles of Transport Economics*, Cheltenham: Edward Elgar;

**Rodríguez-Pose, A.** (2013), “Do Institutions Matter for Regional Development?”, *Regional Studies*, Vol. 47, N.º 7, pp. 1034–1047;

**Ruijgrok, C.** (2003), “European transport: insights and challenges” in A. Brewer, K. Button e D. Hensher (editores), *Handbook of Logistics and Supply Chain Management*, Amsterdão: Elsevier, pp. 29-46;

**Vickerman, R.** (1995), “The Regional Impacts of Trans-European Networks”, *The Annals of Regional Science*, Vol. 29, pp. 237-254;

**Yap, C.** e Oum, T. (2013), “Impacts of low cost carrier services on efficiency of the major U.S. airports”, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 33, pp. 60-67;

**Zugasti, C.;** García, R. e Maldonado, J. (2003), “Capital público, actividad económica privada y efectos desbordamiento: Un análisis por Comunidades Autónomas de los sectores industria y construcción en España”, *Hacienda Pública Española / Revista de Economía Pública*, Vol. 165, N.º 2; pp. 25-51;

## 8.2. CAPACIDADES TÉCNICAS DO SISTEMA PORTUÁRIO

QUADRO 13 - SUPERFÍCIE MARÍTIMA, EM 2011, POR PORTO (METROS)

Porto	Anteporto	Bacia	Zona 1			Zona 2				
			Bacia piscatória	Restante	Total	Entrada	Ancoradouro	Restante	Total	Total
A Coruña	105,09	92,33	39,36	21,22	258	193,9	133,01	1.436,59	1.763,50	2.021,50
Ferrol-San Cibrao	—	168,72	—	1.856,21	2.024,93	290,54	—	466,8	757,34	2.782,27
Marín y Ría de Pontevedra	278	38,65	14,35	—	331	2.650,00	750	6.229,00	9.629,00	9.960,00
Vigo	538,71	88,43	91,8	43,46	762,4	600	2.341,80	10.263,00	13.204,80	13.967,20
Vilagarcía	2.260,00	100	—	5	2.365,00	2.700,00	2.250,00	9.550,00	14.500,00	16.865,00

Fonte: Puertos del Estado

**QUADRO 14 - SUPERFÍCIE DO MOLHE POR USO, EM 2011, POR PORTO (METROS)**

Porto	Mercadoria Geral	Contentores	Ro-ro	Graneis sólidos	Graneis sólidos (por instalação especial)	Graneis Líquidos	Multiusos	Passageiros	Piscatória	Equipamento	Restante	Total
Viana do Castelo	637	—	17	—	—	—	—	—	150	—	—	
Leixões	2.735	900			400	1500	310	300	1.890		50	
A Coruña	320	408	30	385	275	860	1.680	484	2.278	—	4.197	10.917
Ferrol-San Cibrao	449	—	24	410	271	1.220	2.597	—	—	3.286	1.781	10.039
Marín y Ría de Pontevedra	658	524	—	242	275	—	—	—	879	825	396	3.799
Vigo	1.528	500	1.183	—	150	—	487	912	2.787	2.655	1.306	11.508
Vilagarcía	1.319	271	150	392	303	230	—	—	—	—	—	2.665

Fonte: Puertos del Estado, APDL e APVC

**QUADRO 15 - CAPACIDADE DE ARMAZENAMENTO, PRODUÇÃO E ÁREA DAS INSTALAÇÕES PISCATÓRIAS, EM 2011, POR PORTO**

Porto	Armazéns Frigoríficos	Fábricas de Gelo	Instalações Piscatórias (m²)			
	Capacidade de armazenamento (m³)	Capacidade de produção (t/dia)	Lota	Preparação e embalagem	Armazéns	Instalação, reparação e secagem de redes
Viana do Castelo	—	—	840	—	1320	—
A Coruña	56.810	250	20.877	11.300	14.194	8.447
Ferrol-San Cibrao	—	—	555	—	420	—
Marín y Ría de Pontevedra	232.217	70	5.020	4.395	11.169	6.970
Vigo	663.214	550	9.739	17.857	93.280	5.000
Vilagarcía	169	—	—	37.935	—	—

Fonte: Puertos del Estado e APVC

QUADRO 16 - GRUAS, EM 2011, POR PORTO (N.º)

Porto	Autoridade Tributária		Privadas					Móveis	Outras	Total
	Móveis	Outras	Porta Contentores	Gruas						
				Superior a 16 Ton.	Entre 13 e 16 Ton.	Entre 7 e 12 Ton.	Até 6 Ton.			
Viana do Castelo	2	6								8
Leixões			12	5	3	11	17	17	44	109
A Coruña	—	—	—	2	6	—	4	6	—	18
Ferrol-San Cibrao	—	—	—	3	1	4	—	7	19	34
Marín y Ría de Pontevedra	—	—	2	4	—	—	—	2	1	9
Vigo	—	—	3	6	—	2	7	3	—	21
Vilagarcía	—	—	2	—	—	2	5	2	—	11

Fonte: Puertos del Estado, APDL e APVC

## 8.3. GUIÕES DE ENTREVISTAS

---

### 8.3.1. ZONA FRANCA DE VIGO

---

#### 1. CONTEXTUALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

Depois de um longo período em que os municípios e ayuntamientos representados no Eixo Atlântico se preocuparam essencialmente com as infraestruturas rodoviárias, de modo a assegurar a capilaridade viária na Euro-região, o Eixo Atlântico pretende iniciar um ciclo de intervenção em que o tema das infraestruturas para a competitividade da Euro-região constitua o núcleo central das ações a promover.

O sistema portuário e logístico da Euro-região constitui um elemento vertebrador dessa família de infraestruturas, tendo em conta o seu papel estratégico para a internacionalização e para a competitividade empresarial. O consórcio da Zona Franca de Vigo pela diversidade das suas áreas de intervenção, pela sua localização privilegiada junto de um dos portos mais relevantes da Galiza e pelo conjunto de empresas que movimenta constitui naturalmente um exemplo de infraestrutura para a competitividade da Euro-região.

A entrevista tem por objetivo avaliar como é que o consórcio da Zona Franca de Vigo se insere hoje no estágio de desenvolvimento da economia galega e que projetos espera desenvolver no futuro com impacto na competitividade da economia galega.

#### 2. QUESTÕES

##### Questão 1

Que especificidades tem a Zona Franca de Vigo evidenciado comparativamente com outras Zonas Francas localizadas em território espanhol?

##### Questão 2

Que diferenças existem entre os 5 parques empresariais em funcionamento (A Granxa, Balaídos, Bouzas, Parque Tecnológico e Logístico e Porto do Molle) do ponto de vista da atividade empresarial que tem dinamizado?

Estamos particularmente interessados em conhecer o perfil de especialização do Parque Tecnológico e Logístico e saber se ele corresponde a um novo perfil de atração de empresas por parte do Consórcio da Zona Franca. Que serviços e que condições apresenta para ser designado de Parque “Tecnológico e Logístico”? A que objetivos corresponde o projeto de ampliação do PTL?

##### Questão 3

De que modo a crise económica e financeira de 2008 e seus prolongamentos afetou a atividade da Zona Franca?

##### Questão 4

Entre os Parques en desarrollo, a Plataforma Logística PLISÁN de acordo com os projetos inicialmente conhecidos constituía potencialmente a mais forte plataforma logística da Euro-Região. Pode elaborar um pouco sobre as adaptações e ajustes que o projeto tem experimentado, discutindo de que modo a ambição inicial do projeto foi alterada? Que papel esta plataforma pretende desempenhar a prazo no sistema logístico da Galiza e da Euro-Região?

### **Questão 5**

De que modo a Zona Franca de Vigo tem beneficiado ou explorado a sua localização preferencial face ao Porto de Vigo? Como avalia a performance recente do Porto de Vigo em termos de movimentos e tipos de mercadorias movimentadas? Com os projetos portuários de A Corunha e de Ferrol instalados, em sua opinião pode falar-se de excesso de capacidade portuária instalada na Região da Galiza face ao potencial da economia regional?

### **Questão 6**

Em sua opinião, existem condições económicas, políticas e institucionais que tornem viável pensar-se o sistema portuário e logístico à escala da Euro-Região? Sem ignorar a competição que tenderá sempre a registar-se entre os principais elementos deste sistema (Leixões, Vigo, Corunha e Ferrol) haverá margens de manobra para uma racionalização da oferta logística na Euro-região?

### **Questão 7**

Considera viável do ponto de vista económico a existência de infraestruturas logísticas na Euro-região que não tenham um forte ligação com a atividade portuária, designadamente com o movimento de contentores?

### **Questão 8**

Como avalia hoje o papel da Zona Franca de Vigo como instrumento de dinamização da economia galega? De que modo a Zona Franca poderá influenciar a performance de internacionalização da economia galega ou de que modo a transformação da economia galega poderá influenciar a atividade da Zona Franca?

### **Questão 9**

Finalmente, em sua opinião, que potencial de cooperação existe na Euro-região no âmbito do qual a Zona Franca de Vigo pode ser um protagonista liderando ou participando em projetos de cooperação em áreas que correspondam à atividade da Zona Franca? A Zona Franca de Vigo já participou em projetos de cooperação no âmbito da Euro-região? Que contributo podem ter o Eixo Atlântico e os municípios/ayuntamientos nele representados na criação de melhores condições de atividade para a Zona Franca?

Muito obrigado pela sua atenção e tempo dispensado!

#### CONTEXTUALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

Depois de um largo período em que os municípios e ayuntamientos representados no Eixo Atlântico se preocuparam essencialmente com as infraestruturas rodoviárias, de modo a assegurar a capilaridade viária na Euro-região, o Eixo Atlântico pretende iniciar um ciclo de intervenção em que o tema das infraestruturas para a competitividade da Euro-região constitua o núcleo central das ações a promover.

O sistema aeroportuário da Euro-região, integrando três aeroportos implantados em Galicia e o Aeroporto de Sá Carneiro no Norte de Portugal, constitui uma importante infraestrutura para a competitividade da Euro-região num contexto em que o turismo e outros setores de internacionalização assumem na estratégia de desenvolvimento do território conjunto Galicia-Norte de Portugal um papel crucial.

A entrevista tem por objetivo avaliar como é que o Aeropuerto de Vigo tem desempenhado esse papel de fator de internacionalização da economia galega e da Euro-região, analisando os seus principais números de evolução (passageiros, mercadorias, tipo de tráfego, peso dos voos low-cost e outros indicadores) e identificando quais são os principais investimentos que se julgam necessários para aumentar a quota do Aeropuerto de Vigo no mercado espanhol e da Euro-região.

#### QUESTÕES

##### Questão 1

Tendo por referência o período 2000-2013 como caracteriza o comportamento do Aeropuerto de Vigo em termos de peso no movimento total de passageiros e de mercadorias em Espanha?

Que fatores explicam esses movimentos? Em matéria de passageiros, que quota de mercado é expectável para o Aeropuerto de Vigo? Há perspectivas de evolução do movimento de carga aérea no atual estágio de “desarrollo” da economia galega?

##### Questão 2

Quais os pesos relativos do tráfego nacional e internacional no Aeropuerto de Vigo? A relação tem vindo a alterar-se ou é estável?

##### Questão 3

Em termos de tráfego internacional, que especialização apresenta o Aeropuerto em termos de rotas de ligação? Há elementos sobre passageiros indiretos: passageiros que usam o Aeropuerto de Vigo para aceder a outros aeroportos e ligações?

##### Questão 4

Qual tem sido a evolução do peso de companhias e voos low cost no total dos movimentos do Aeropuerto? Que companhias low cost operam no aeropuerto?

##### Questão 5

As dificuldades atuais da companhia Ibéria e a sua fusão com a British Airways tiveram algum impacto relevante em termos de movimento de passageiros e de ligações oferecidas pelo Aeropuerto?

##### Questão 6

Existe alguma estimativa quantificada do peso que a marca JACOBEO representa no movimento de passageiros do Aeropuerto? Relevante? Residual?

**Questão 7**

Existe alguma estratégia de especialização diferenciada entre os 3 aeroportos galegos? Que iniciativas têm sido desenvolvidas nesse sentido? Existe algum espaço de concertação entre a direção do Aeroporto e entidades da economia regional para organizar a captação de tráfego para o Aeroporto de Vigo?

**Questão 8**

Em sua opinião, é viável uma estratégia de cooperação (com especializações diferenciadas) entre o Aeroporto de Sá Carneiro no Porto e os aeroportos galegos, designadamente com o aeroporto de Vigo? Ou, pelo contrário, o sistema aeroportuário da Euro-região está condenado a uma forte competição entre os seus aeroportos?

**Questão 9**

Que investimentos são considerados necessários para intensificar a procura do Aeroporto de Vigo?

**Questão 10**

Finalmente, em sua opinião, qual pode ser o contributo do Eixo Atlântico e dos municípios/ayuntamientos nele representados para melhor estruturar o sistema aeroportuário da Euro-região?

Muito obrigado pela sua atenção e tempo dispensado!

#### 1. CONTEXTUALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

Depois de um longo período em que os municípios e ayuntamientos representados no Eixo Atlântico se preocuparam essencialmente com as infraestruturas rodoviárias, de modo a assegurar a capilaridade viária na Euro-região, o Eixo Atlântico pretende iniciar um ciclo de intervenção em que o tema das infraestruturas para a competitividade da Euro-região constitua o núcleo central das ações a promover.

O sistema aeroportuário da Euro-região, integrando três aeroportos implantados em Galicia e o Aeroporto de Sá Carneiro no Norte de Portugal, constitui uma importante infraestrutura para a competitividade da Euro-Região num contexto em que o turismo e outros setores de internacionalização assumem na estratégia de desenvolvimento do território conjunto Galicia- Norte de Portugal um papel crucial.

A entrevista tem por objetivo avaliar como é que o Aeropuerto de Santiago de Compostela tem desempenhado esse papel de fator de internacionalização da economia galega e da Euroregião, analisando os seus principais números de evolução (passageiros, mercadorias, tipo de tráfego, peso de voos low-cost e outros indicadores) e identificando quais são os principais investimentos que se julgam necessários para reforçar a quota do Aeropuerto de Santiago de Compostela no mercado espanhol e da Euro-região.

#### 2. QUESTÕES

##### Questão 1

Tendo por referência o período 2000-2013, o aeropuerto de Santiago apresenta um comportamento inverso em termos de quota no movimento total de passageiros e de mercadorias em Espanha: crescente em matéria de passageiros e claramente decrescente em matéria de carga aérea.

Que fatores explicam em seu entender este comportamento? Em matéria de passageiros, que quota de mercado é expectável que o aeropuerto de Santiago possa alcançar? Em matéria de carga aérea, admite que a economia galega possa transformar-se a ponto de poder reforçar a procura de transporte aéreo?

##### Questão 2

Do ponto de vista da relação “tráfego nacional versus tráfego internacional” regista-se alguma regularidade de evolução ou, pelo contrário, há tendências de alteração relevantes a assinalar?

##### Questão 3

Em termos de tráfego internacional, que especialização apresenta o Aeropuerto de Santiago em matéria de rotas de ligação? O mercado latino-americano continua a ser predominante em termos de origens/destino internacionais?

##### Questão 4

Qual tem sido a evolução do peso de companhias e voos low cost no total dos movimentos do Aeropuerto de Santiago?

##### Questão 5

A fusão da companhia Ibéria com a British Airways teve algum impacto relevante em termos de movimentos e rotas servidas pelo Aeropuerto de Santiago?

#### Questão 6

Existe alguma estimativa quantificada do peso que a marca JACOBEO representa no movimento de passageiros do Aeropuerto? Relevante? Residual?

#### Questão 7

Existe alguma estratégia de especialização diferenciada entre os 3 aeropuertos galegos? Há registos de iniciativas nesse sentido? Os ayuntamientos de Santiago de Compostela, A Corunha e Vigo estão em seu entender recetivos e sensíveis a essa especialização?

#### Questão 8

Em sua opinião, é viável uma estratégia de cooperação (com especializações diferenciadas) entre o Aeroporto de Sá Carneiro no Porto e os aeropuertos galegos, designadamente com o Aeropuerto de Santiago? Ou, pelo contrário, o sistema aeroportuário da Euro-Região está condenado a uma forte competição entre os seus aeropuertos?

#### Questão 9

Em sua opinião, o crescimento do Aeropuerto de Santiago em termos de movimento de passageiros depende de investimentos infraestruturais que é necessário realizar ou depende, pelo contrário, da evolução da própria economia galega?

#### Questão 10

Finalmente, em sua opinião, qual pode ser o contributo do Eixo Atlântico e dos municípios/ayuntamientos nele representados para a competitividade do sistema aeroportuário da Euro-Região?

Muito obrigado pela sua atenção!

#### 1. CONTEXTUALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

Depois de um longo período em que os municípios e ayuntamientos representados no Eixo Atlântico se preocuparam essencialmente com as infraestruturas rodoviárias, de modo a assegurar a capilaridade viária na Euro-região, o Eixo Atlântico pretende iniciar um ciclo de intervenção em que o tema das infraestruturas para a competitividade da Euro-região constitua o núcleo central das ações a promover.

O sistema portuário e logístico da Euro-região constitui um elemento vertebrador dessa família de infraestruturas, tendo em conta o seu papel estratégico para a internacionalização e para a competitividade empresarial. O PORTO de Vigo pelas suas características naturais, dimensão, localização e pelo conjunto de empresas que serve constitui naturalmente um exemplo de infraestrutura para a competitividade da Euro-região.

A entrevista tem por objetivo avaliar como é que o PORTO de Vigo se insere hoje no estágio de desenvolvimento da economia galega e que projetos espera desenvolver no futuro com impacto na competitividade da economia galega.

#### 2. QUESTÕES

##### Questão 1

Como caracteriza a evolução dos movimentos do Porto de Vigo (graneles, mercancia general, contentores – TEUS, buques e cruzeiros) nos períodos antes da crise (2008) e depois da crise, com especial atenção ao movimento de contentores? Como tem evoluído o peso da infraestrutura portuária no sistema portuário galego e espanhol?

##### Questão 2

Do ponto de vista da competitividade do Porto de Vigo em relação aos restantes portos galegos, que “fortalezas e debilidades” em seu entender apresenta a infraestrutura portuária de Vigo? Pode elaborar m pouco sobre o modelo de gestão do Porto e sobre a comunidade portuária que nele está implantada?

##### Questão 3

Como caracteriza as relações entre a infraestrutura portuária de Vigo e a Zona Franca de Vigo do ponto de vista da atividade logística? Têm-se potenciado mutuamente? Pode indicar alguns exemplos dessa potenciação?

##### Questão 4

Entre os Parques en desarrollo da Zona Franca, a Plataforma Logística PLISÁN de acordo com os projetos inicialmente conhecidos constituía potencialmente a mais forte plataforma logística da Euro-Região. Que perspetivas de articulação existem entre o Porto de Vigo e esta futura infraestrutura logística (Salvaterra – As Neves)

#### Questão 5

Tendo em conta os investimentos concretizados e programados nos Portos de A Corunha e do Ferrol, como caracteriza a capacidade instalada no sistema portuário da Galiza? Considera que é excedentária? Que implicações tem esse facto na estratégia de competitividade do Porto de Vigo?

#### Questão 6

Que iniciativas tem o Porto de Vigo desenvolvido em termos de eficiência energética da sua atividade, de redução das emissões de gases com efeito de estufa e de sustentabilidade ambiental em geral?

#### Questão 7

Que perspetivas antevê para os movimentos de cruzeiros no Porto de Vigo?

#### Questão 8

Em sua opinião, é viável uma estratégia de cooperação (com especializações diferenciadas) entre os principais portos da Galiza (Vigo, Corunha e Ferrol)? Há iniciativas nesse sentido? A Xunta de Galicia tem promovido alguns encontros ou iniciativas com este objetivo?

#### Questão 9

Em sua opinião, existem condições económicas, políticas e institucionais que tornem viável pensar-se o sistema portuário e logístico à escala da Euro-Região? Sem ignorar a competição que tenderá sempre a registar-se entre os principais elementos deste sistema (Leixões, Vigo, Corunha e Ferrol) haverá margens de manobra para uma racionalização da oferta portuária e logística na Euro-região?

#### Questão 10

Existe em sua opinião potencial de cooperação entre o Porto de Leixões e os portos galegos, designadamente com o Porto de Vigo? Em que matérias? O Porto de Vigo já participou em projetos de cooperação com o Porto de Leixões?

Muito obrigado pela sua atenção e tempo dispensado!



