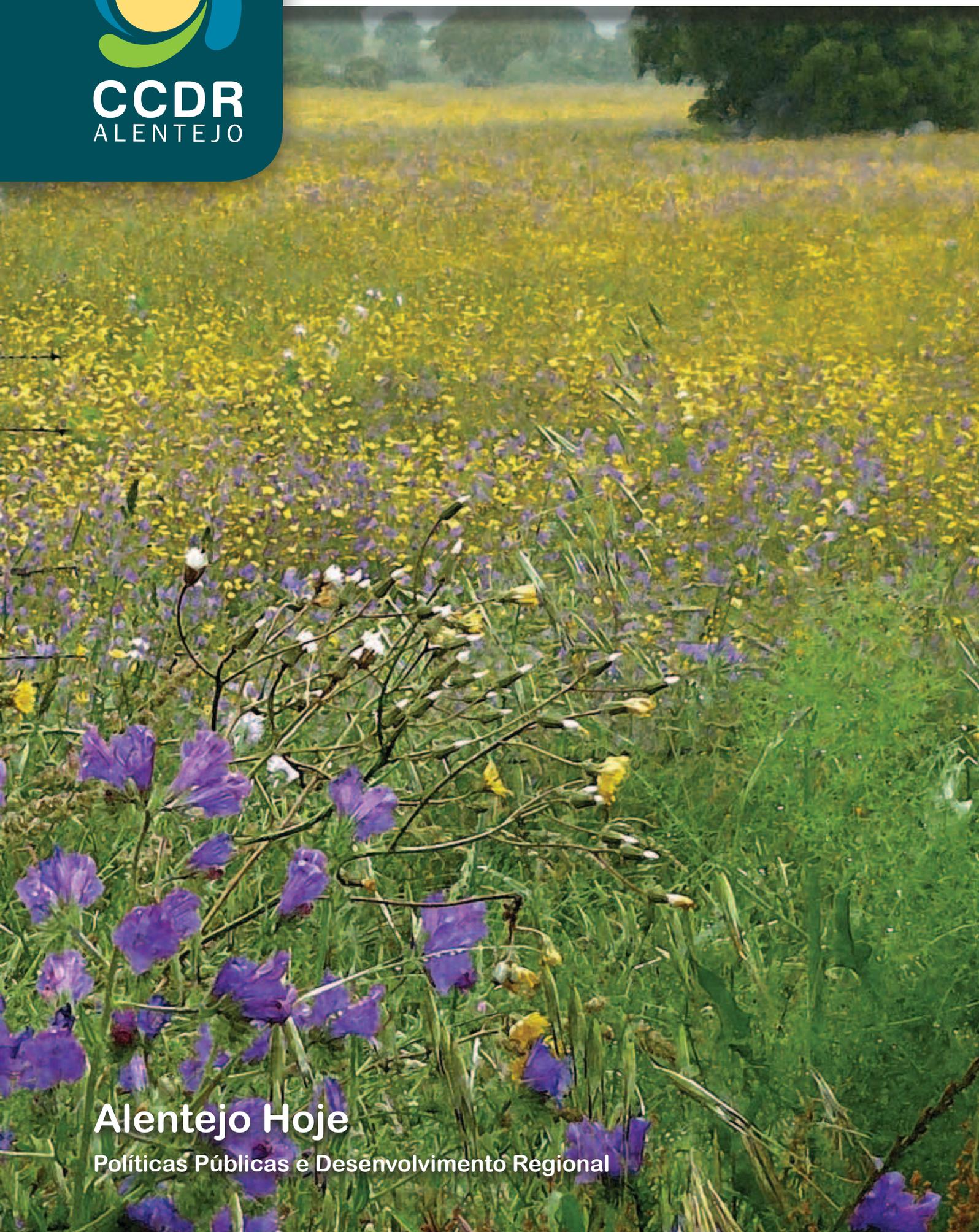




**CCDR**  
ALENTEJO

# Boletim Trimestral 24



**Alentejo Hoje**

Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional



A internacionalização da Região Alentejo sustentada em projectos como Alqueva e Sines, mas também em outras actividades económicas com orientação exportadora, pressupõe o aproveitamento da localização no Alentejo de sectores emergentes, com destaque para a aeronáutica, actividade de grande relevância estratégica e tecnológica, com potencial de clusterização que pode contribuir para posicionar internacionalmente o Alentejo e o País.

# Ficha Técnica

## Propriedade

- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo  
Avenida Engenheiro Arantes e Oliveira, nº193  
7004-514 Évora  
Tel.: 266 740 300 | Fax: 266 706 562  
Email: expediente@ccdr-a.gov.pt

## Director

- Roberto Pereira Grilo

## Director Executivo

- Figueira Antunes

## Concepção Gráfica e Paginação

- Gabinete de Comunicação

## Colaboradores internos

- Amável Candeias
- Carmen Carvalheira
- José Rosado
- Maria João Alface
- Teresa Godinho

## Colaboradores externos

- Embraer

## Edição

Março 2017

## Capa

Paisagem - Valverde

## Agradecimento

Agradece-se às entidades que gentilmente disponibilizaram algumas das imagens que constam do presente boletim.

# Índice

## 4 Conjuntura Regional

## 9 Temas em destaque

Promover a Mobilidade Sustentável

## 16 Exportações do Alentejo por Tipo de Bens, 2015

## 20 Autocaravanismo no Alentejo

## 24 Perspetiva 2020

Embraer em Évora e as Perspectivas 2020

## 30 Alentejo 2020 - Programa Operacional Regional

Sistema de Incentivos ao Empreendedorismo e Emprego (SIZÉ)

## 32 Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Sustentável de Aljustrel

## 33 Investimentos em destaque

## 34 Síntese da Execução

(Se desejar, clique nos títulos para visualizar diretamente os conteúdos.)

# Conjuntura Regional

*Os indicadores referenciados no âmbito do mercado de trabalho no 4º trimestre de 2016, revelam uma variação favorável, face ao período homólogo do ano anterior*

Só a taxa de actividade da população residente tem a variação desfavorável, passando de 55% no 4º trimestre de 2015 para 54,8% em 2016, sendo que no 3º trimestre tinha apresentado um valor de 56%, o que revela que esta variável vem assumindo uma tendência decrescente.

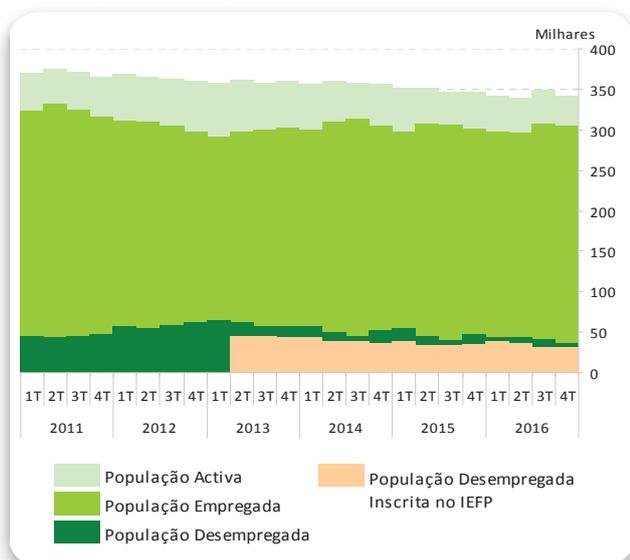
## Indicadores de conjuntura - ALENTEJO - 4º Trimestre de 2016 - Mercado de trabalho

Indicador	4º Trimestre 2016	3º Trimestre 2016	4º Trimestre 2015	Variação Anual homóloga %	Variação Trimestre %	Fonte
<b>Mercado de trabalho</b>						
População empregada por conta de outrém (Mil.)	304,1	308,1	301	1,0	-1,3	INE
Rendimento médio mensal líquido da população empregada por conta de outrém (€)	805	807	794	1,4	-0,2	INE
Taxa de actividade da população residente com 15 e mais anos de idade	54,8	56	55	-0,4	-2,1	INE
Taxa de desemprego (%)	11	12	13,3	-17,3	-8,3	INE
População desempregada (Milh.)	37,4	42,1	46,1	-18,9	-11,2	INE
População desempregada inscrita nos Serviços de Emprego (Mil.)	31,8	31,5	35,8	-11,2	0,9	INE

Fontes: INE - Infoline, IEFP - Estatísticas mensais dos Centros de Emprego

No que concerne às variações trimestrais, são de referenciar as variações da taxa de desemprego e os valores da população desempregada, que voltam a baixar, continuando a revelar tendência favorável.

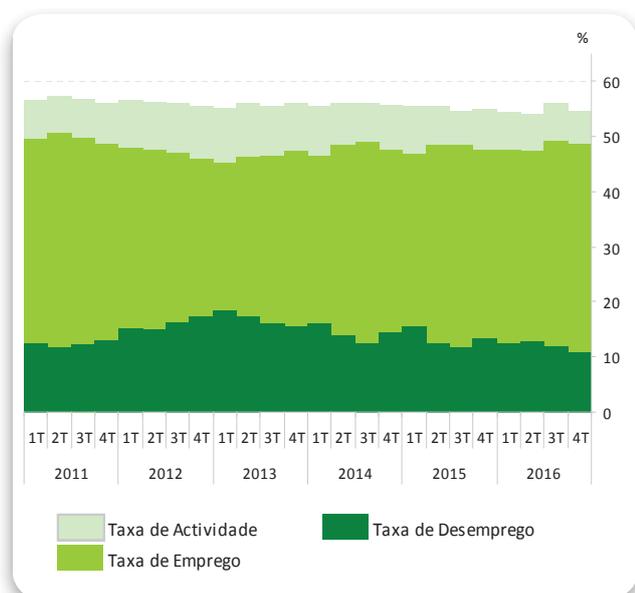
## População Activa, Empregada e Desempregada Alentejo – Evolução de 2011 a 2016



A população activa tem vindo a revelar uma tendência decrescente que foi interrompida no 3º trimestre de 2016, enquanto a população empregada, numa fase de recuperação, está quase a chegar aos valores de 2011. Em contrapartida, a população desempregada e a desempregada inscrita nos serviços de emprego, tem vindo a decrescer. Estas tendências estão consonantes com a evolução das taxas de actividade, de emprego e de desemprego.



## Taxa de Actividade, de Emprego e de Desemprego Alentejo - Evolução de 2011 a 2016



*Quanto à avaliação bancária, os empréstimos concedidos a famílias continuam a revelar uma tendência decrescente, quer quanto ao trimestre anterior, quer quanto ao período homólogo, apesar do número de devedores (famílias) revelar um ligeiro acréscimo. No entanto, o rácio de crédito vencido relativamente aos empréstimos concedidos às famílias continua a diminuir.*

Já o valor dos empréstimos concedidos a sociedades aumentou relativamente ao período homólogo mas diminuiu relativamente ao trimestre anterior. No entanto, o rácio de crédito vencido, relativo aos empréstimos a empresas, diminuiu relativamente ao período homólogo e manteve-se com variação nula relativamente ao trimestre anterior.

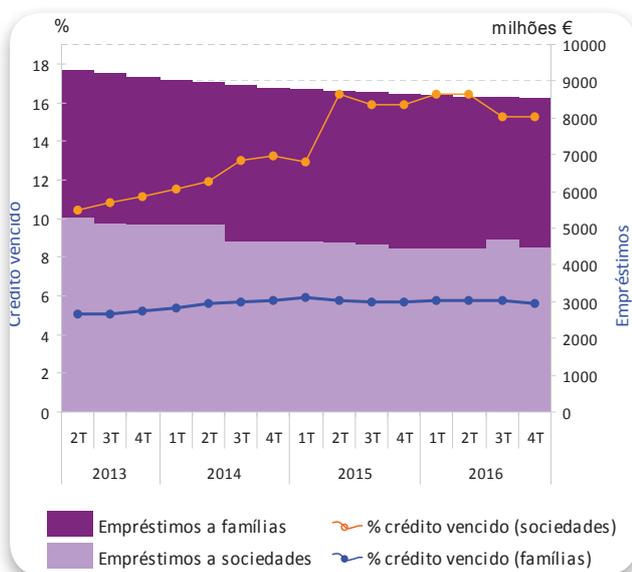
### Indicadores de conjuntura - ALENTEJO - 4º Trimestre de 2016 - Avaliação Bancária

Indicador	4º Trimestre 2016	3º Trimestre 2016	4º Trimestre 2015	Variação Anual homóloga %	Variação Trimestre %	Fonte
<b>Avaliação Bancária</b>						
Empréstimos a famílias: rácio de crédito vencido (%)	5,6	5,8	5,7	-1,8	-3,4	BP
Empréstimo concedido a famílias (10 <sup>6</sup> €)	8531	8567	8643	-1,3	-0,4	BP
Empréstimo concedido a famílias (10 <sup>3</sup> devedores)	307,6	305,7	306,3	0,4	0,6	BP
Empréstimos a empresas: rácio de crédito vencido (%)	15,3	15,3	15,9	-3,8	0,0	BP
Empréstimo concedido a sociedades (10 <sup>6</sup> €)	4485	4653	4419	1,5	-3,6	BP

Fontes: BP - Boletim Estatístico do Banco de Portugal

A análise de tendências em períodos temporais mais alargados, revela que os empréstimos concedidos, quer às famílias, quer às sociedades, têm vindo a mostrar uma tendência decrescente. Já o rácio de crédito vencido às famílias, a partir do início de 2016, parece querer revelar uma ligeira tendência decrescente, apesar de continuar a salientar-se uma linha praticamente contínua. Quanto ao rácio de crédito vencido às sociedades, que atingiu o ponto máximo no segundo trimestre de 2015, parece agora, a partir do 2º trimestre de 2016 assumir uma tendência decrescente.

## Empréstimos e Créditos Vencidos a Famílias e Sociedades - Alentejo / Evolução de 2013 a 2016



No que se refere à habitação e ao turismo, continuam com um comportamento favorável à região, com a avaliação bancária dos alojamentos a aumentar, tendo chegado o valor do m<sup>2</sup> a 947€ e o turismo com uma variação relativa ao período homólogo bastante favorável passando os proveitos totais de 3921M€ para 4562M€

### Indicadores de conjuntura - ALENTEJO - 4º Trimestre de 2016 - Habitação e Turismo

Indicador	4º Trimestre 2016	3º Trimestre 2016	4º Trimestre 2015	Variação Anual homóloga %	Variação Trimestre %	Fonte
<b>Habitação e Turismo</b>						
Licenças de construção (Nº fogos)	48	60	42	14,3	-21,3	INE
Avaliação bancária dos alojamentos (€/ m <sup>2</sup> )	947	915	910	4,1	3,5	INE
Turismo - dormidas (Milhares)	78,5	180,9	72,4	8,4	*	INE
Turismo - proveitos totais (10 <sup>3</sup> €)	4562	10517	3921	16,3	*	INE

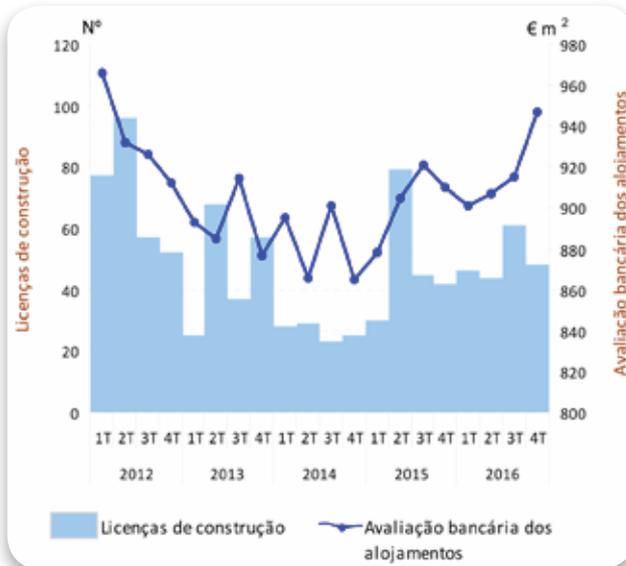
Fontes: INE - Infoline

\* Variações sazonais



As licenças de construção continuam a ser em número reduzido pelo que a variação trimestral negativa acaba por ter pouco significado, passando de 60 para 48 licenças.

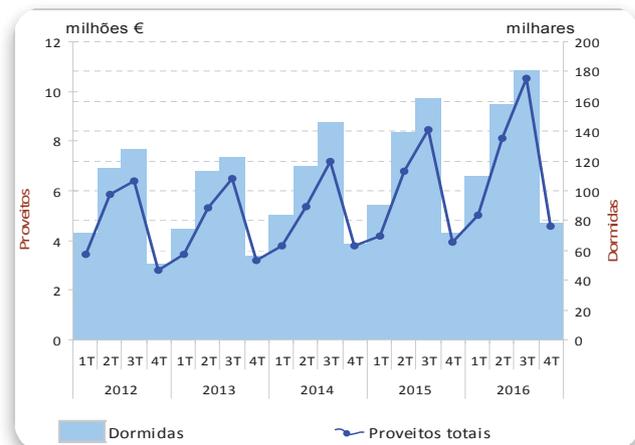
### Licenças de Construção e Avaliação bancária dos alojamentos – Evolução 2012 a 2016



Após a instabilidade de 2013 e 2014 a construção, iniciou em 2015 uma tendência de recuperação, estando a avaliação bancária dos alojamentos, a chegar aos valores por m2 verificados em 2012.

Quanto ao turismo, a comparação com os períodos homólogos revela uma tendência crescente, quer no número de dormidas, quer nos proveitos.

### Dormidas e Proveitos da Actividade Turística Evolução 2012 a 2016



**As Importações/Exportações assumem uma importância relevante para a região, sendo de salientar que o saldo da balança comercial no Alentejo continua a ser positivo.**

De salientar também que apesar da variação negativa no valor das exportações no espaço extra comunitário, quer face ao trimestre, quer ao período homólogo e mesmo da variação também negativa no trimestre, nas exportações no espaço intra comunitário, a variação global verificada nas exportações, continua a revelar-se positiva quer face ao trimestre anterior, quer face ao período homólogo.

A importação de bens tem estado a diminuir, o que se traduz na variação negativa face a ambos os períodos em análise. No entanto, verifica-se que na importação de bens no espaço intra comunitário, a variação, face ao trimestre anterior é positiva, o que foi compensado pela diminuição das importações extra comunitárias.

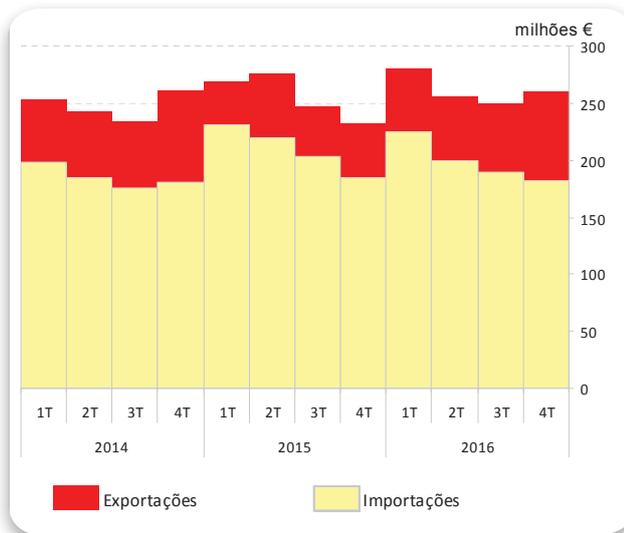
### Indicadores de conjuntura - ALENTEJO - 4º Trimestre de 2016 - Exportação / Importação

Indicador	4º Trimestre 2016	3º Trimestre 2016	4º Trimestre 2015	Varição Anual homóloga %	Varição Trimestre %	Fonte
<b>Exportação / Importação</b>						
Exportações de bens (10 <sup>6</sup> €)	260,0	250,4	232,4	11,9	3,8	INE
Exportações de bens - Comércio Intra-Comunitário (10 <sup>6</sup> €)	196,7	199,9	179,4	9,7	-1,6	INE
Exportações de bens - Comércio Extra-Comunitário (10 <sup>6</sup> €)	19,3	50,5	53,0	-63,7	-61,8	INE
Importações de bens (10 <sup>6</sup> €)	182,5	190,1	184,3	-1,0	-4,0	INE
Importações de bens - Comércio Intra-Comunitário (10 <sup>6</sup> €)	163,2	159,9	164,1	-0,5	2,0	INE
Importações de bens - Comércio Extra-Comunitário (10 <sup>6</sup> €)	19,3	30,1	20,3	-4,8	-36,0	INE

Fontes: INE - Infoline, IEFP - Estatísticas mensais dos Centros de Emprego; BP - Boletim Estatístico do Banco de Portugal

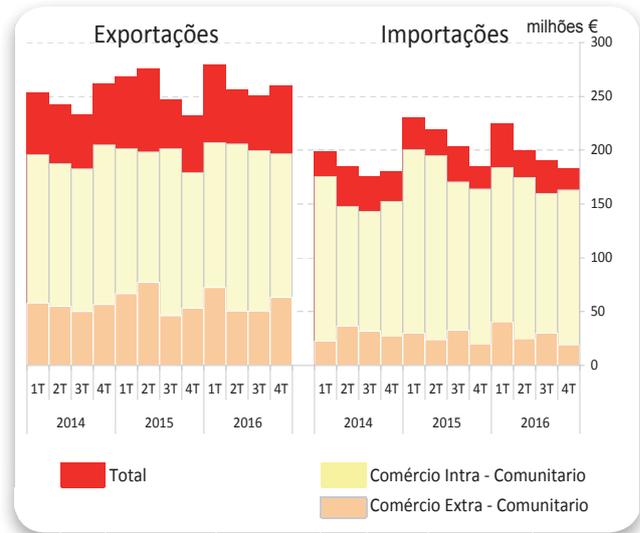
A tendência descontinuada das exportações tem sido acompanhada de tendência idêntica nas importações, verificando-se continuamente um valor positivo na balança comercial da região.

### Exportações e Importações de Bens – Evolução 2014 a 2016

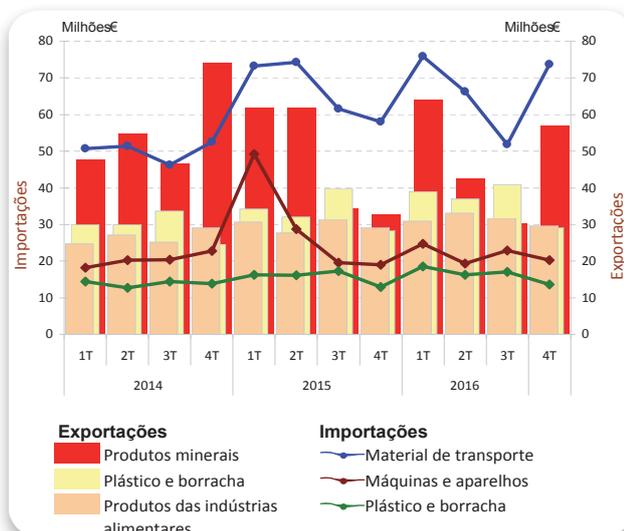


O comércio da região faz-se essencialmente no espaço intracomunitário, quer no âmbito das importações como das exportações. Nota-se, no entanto, a procura de novos mercados fora do espaço comunitário, nomeadamente no que concerne às exportações.

### Exportações e Importações de Bens / Comércio Intra e Extra-Comunitário - Evolução 2014 a 2016



### Exportações e Importações de Bens – Evolução 2014 a 2016



Sobre o tipo de bens, é de salientar que os produtos minerais são os mais exportados, seguidos dos plásticos e borracha e dos produtos das indústrias alimentares. Quanto aos bens que mais importamos, é material de transporte, seguido de máquinas e aparelhos e de plástico e borracha.

Sobre a evolução do comércio destes bens, é de salientar que as exportações de produtos minerais têm revelado alguma irregularidade no período após meados de 2015, havendo uma tendência de recuperação no último trimestre. Quanto às importações, as máquinas e aparelhos no 1º trimestre de 2015 alteraram substancialmente a sua tendência de continuidade, voltando posteriormente à tendência de quase continuidade. Já a importação de material de transporte tem revelado várias descontinuidades, tendo os valores do 4º trimestre de 2016 praticamente igualado os do 2º trimestre de 2015 ■

# Tema em destaque

Promover a Mobilidade Sustentável



## Começemos por olhar o conceito de Mobilidade Sustentável

“Conjunto de processos e ações orientadas para a deslocação de pessoas e bens, com um custo económico razoável e simultaneamente minimizando os efeitos negativos sobre o ambiente e sobre a qualidade de vida das pessoas, tendo em vista o princípio de satisfação das necessidades atuais sem comprometer as gerações futuras.”

(IMTT(2011); Glossário do Pacote da Mobilidade)

Um sistema que satisfaça as necessidades de livre acesso e movimentação, comércio, comunicação e relacionamentos da sociedade que possam ser atendidas sem sacrificar outros requisitos essenciais humanos e ecológicos agora ou no futuro.”

(*Massachusetts Institute of Technology and Charles Rivers Assoc. Mobility 2001: Overview, prepared for the Sustainable Mobility Working Group of the World Business Council for Sustainable Development*)

“A mobilidade sustentável coloca o reequilíbrio entre modos de transporte como opção estratégica de primeira linha”.

Livro Branco COM (2001)370

“É a capacidade de dar resposta às necessidades da sociedade em deslocar-se livremente aceder comunicar, transaccionar e estabelecer relações, sem sacrificar outros valores humanos e ecológicos hoje e no futuro.”

*World Business Council for Sustainable Development*

Olhando as definições ficamos com a clara ideia que, promover políticas de mobilidade sustentável, é uma mais valia para a sociedade como um todo. Então porque é tão pouco fácil implementá-las? É que nem sempre o bem de todos é o bem individual de cada cidadão. E nenhum modo de transporte fornece tanta liberdade e conforto de mobilidade quanto o veículo individual. Por isso, promover a transferência modal é um desafio para quem gere as políticas de mobilidade.

No âmbito do Pacote da Mobilidade, o Instituto da Mobilidade e Transportes definiu, em 2011, as Directrizes Nacionais para a Mobilidade. De acordo com o IMT, “as linhas de orientação devem ser entendidas como o conjunto de princípios a reter, não sendo obrigatório que sejam cumpridas de forma exaustiva por todos os municípios que pretendam estabelecer um modelo de gestão da mobilidade equilibrado e eficiente, devendo ser aplicadas de acordo com as características específicas de cada área de intervenção.”

As Directrizes são as seguintes:

- A** - Definir e garantir níveis adequados de acessibilidade oferecida pelo sistema de transportes a todos os cidadãos
- B** - Estabelecer uma configuração eficiente do sistema de acessibilidades
- C** - Sustentação económica como garante da estabilidade da oferta
- D** - Melhorar a qualidade de vida dos cidadãos pela redução dos impactos negativos (sociais, ambientais e económicos) da mobilidade
- E** - Criar boas condições para os modos não motorizados, particularmente para o peão
- F** - Promover um uso racional dos modos individuais motorizados
- G** - Assegurar serviços de transportes públicos de boa qualidade e com características técnicas adequadas à procura
- H** - Integração das políticas de usos do solo e de transportes
- I** - Promover a integração básica, tarifária, lógica e institucional dos diferentes componentes do sistema de mobilidade
- J** - Melhorar a informação aos cidadãos sobre o sistema de transportes e mobilidade
- K** - Assegurar a participação pública nos processos de decisão associados à mobilidade

Em resumo, promover a mobilidade sustentável passa por conseguir promover o uso de transportes públicos e de modos mais suaves como a bicicleta e mesmo andar a pé, nas viagens diárias casa-trabalho. Felizmente cada vez mais municípios estão empenhados nesta tarefa de conseguir mudar os hábitos de mobilidade dos cidadãos, na promoção de cidades menos congestionadas, menos poluídas, menos ruidosas, com mais espaço urbano, com melhor qualidade de vida e com cidadãos mais conscientes do valor de espaço público e com maior sensibilidade ambiental e simultaneamente mais participativos e mais exigentes pelas intervenções da gestão autárquica no espaço partilhado da cidade.

A implementação de um Plano de Mobilidade pode rever-se de diversos benefícios, nomeadamente:

- 1 - Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos, incluindo as pessoas com mobilidade reduzida e os grupos populacionais mais vulneráveis: idosos e crianças;
- 2 - Melhoria do serviço de transportes públicos oferecido aos cidadãos e das condições para as deslocações a pé e em bicicleta;
- 3 - Melhoria da qualidade do ambiente urbano, com a redução do ruído e a melhoria da qualidade do ar;
- 4 - Melhoria da qualidade de vida e da saúde dos residentes, devido, não só à melhoria da qualidade do ambiente urbano, mas também à promoção da utilização de modos suaves;
- 5 - Redistribuição do espaço público, de forma a tendencialmente reduzir o espaço excessivo reservado ao automóvel, promovendo deste modo mais oportunidades para interações sociais e usufruto da cidade;
- 6 - Promoção da integração entre o planeamento das acessibilidades e o planeamento urbano;
- 7 - Melhoria da segurança rodoviária, com diminuição do número de acidentes;
- 8 - Diminuição do congestionamento rodoviário e, conseqüentemente, dos seus efeitos nocivos: ruído, poluição do ar, gases de efeito estufa e acidentes;
- 9 - Contribuição para o aumento da eficiência energética;
- 10 - Redução do tempo consumido em deslocações;
- 11 - Melhoria da imagem, atratividade e coesividade do território municipal.

A Portaria 57-B/2015 contém o Regulamento Específico que estabelece as condições de acesso e as regras gerais de financiamento para as operações apresentadas ao abrigo das Prioridades de Investimento e Áreas de Intervenção no domínio da sustentabilidade e eficiência no uso de recursos.

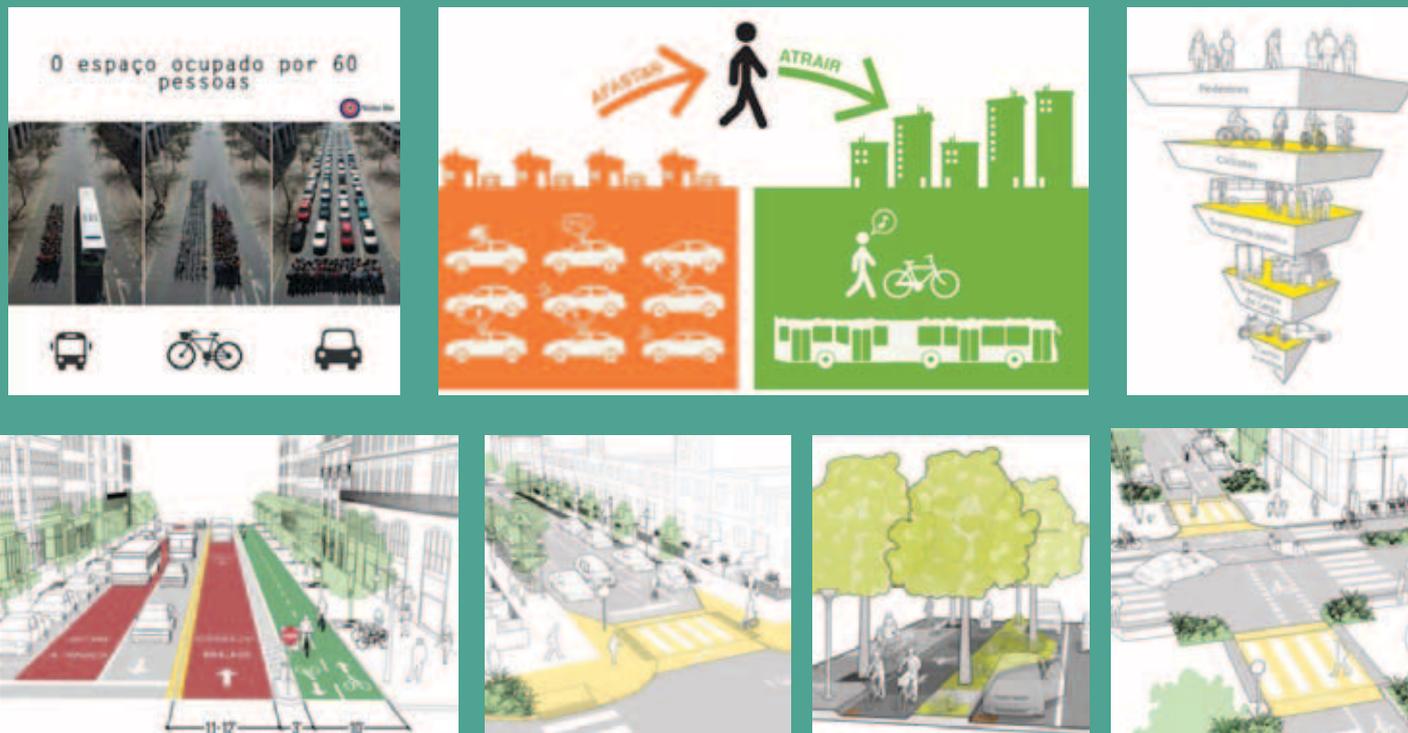
O financiamento das operações relacionadas com a mobilidade urbana encontra-se condicionado pela existência de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, definido ao nível de NUTS III.

Para além dos próprios planos, algumas das tipologias de operações sujeitas a apoio incluem:

- A** - Construção de ciclovias ou vias pedonais, excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal, podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
  - B** - Melhoria das soluções de bilhética integrada;
  - C** - Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE;
  - D** - Melhoria da rede de interfaces de transportes urbanos públicos coletivos, tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;
  - E** - Ações que reduzam as emissões de gases de efeitos de estufa em zonas de elevadas concentrações;
  - F** - Estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando nomeadamente corredores específicos “em sío próprio”;
  - G** - Adoção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real;
- Desenvolvimento e aquisição de equipamento para sistemas de gestão e informação para soluções inovadoras e experimentais de transporte, adequadas à articulação entre os territórios urbanos e os territórios de baixa densidade populacional, incluindo para as soluções flexíveis de transporte com utilização de formas de energia menos poluentes.



Mas como conseguir convencer um utilizador comum de veículo individual, (que serve muitas vezes para várias viagens ao longo do dia e que servem, muitas vezes vários elementos da família), a ir de transporte público, ou de bicicleta ou mesmo a pé nessas mesmas viagens? Não existem soluções fáceis para esta resposta, promover mobilidade sustentável inclui sempre medidas restritivas ao uso do automóvel. É necessário que haja coragem política para as tomar, porém uma coisa é certa, quando existe e as intervenções são sustentadas com conhecimento técnico e participação pública, são em geral bem aceites, principalmente quando estão garantidas as alternativas. É preciso que as autarquias (independentemente da sua dimensão) criem Planos de Mobilidade que considerem todos os cidadãos e as respectivas necessidades locais de deslocação e que sejam simultaneamente promotores da melhoria do ambiente urbano e da qualidade de vida dos cidadãos.



Também as operações de Reabilitação e Qualidade do Ambiente Urbano, nomeadamente, os Planos de Acção de Regeneração Urbana deverão ser enquadrados por um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, definido ao nível de NUTS III.

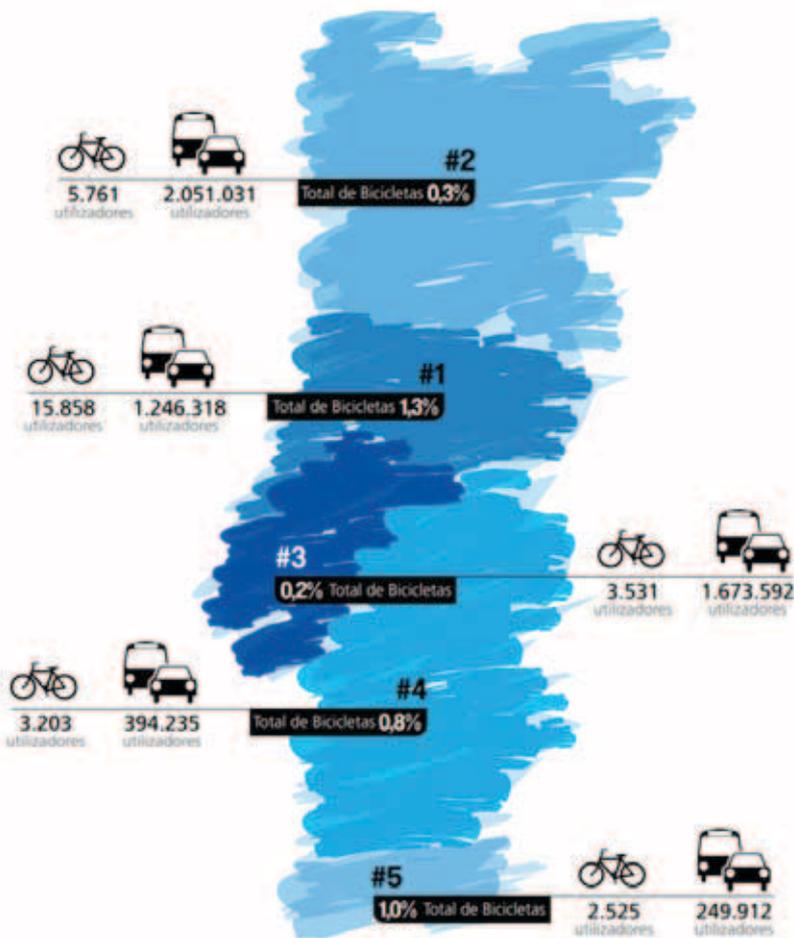
No âmbito da Prioridade de Investimento “Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação” está previsto o financiamento de operações que, entre outras pologias, prevejam intervenções com o objectivo de apoiar:

- A** - Sistemas de transportes com baixas emissões de carbono, de entre os quais se inclui a promoção do transporte público de passageiros, de sistemas de gestão de frotas e da ecocondução;
- B** - Sensibilização para a mobilidade ecológica e a adopção de boas práticas;
- C** - Utilização de transportes e soluções de mobilidade energeticamente mais eficientes
- D** - Campanhas de incentivo à utilização de transporte ferroviário de passageiros e de outros transportes públicos de passageiros;
- E** - Promoção da utilização de transportes ecológicos e da mobilidade sustentável, com o objectivo de apoiar sistemas de transportes com baixas emissões de carbono, de entre os quais se inclui a promoção da mobilidade eléctrica.

O actual governo tem um compromisso exigente com a promoção de modos mais suaves, para tal promove o incentivo ao uso de veículos eléctricos e de bicicletas. Pelo país todo, a começar pela capital, Lisboa, surgem cada vez mais ciclovias que permitem aos utilizadores de bicicleta sentirem maior segurança na partilha do espaço com o automóvel, simultaneamente são cada vez mais os cidadãos que optam pela bicicleta como modo de transporte.

Cada vez mais cidades adoptam soluções de *Bike Sharing* (de bicicletas convencionais e eléctricas) que permitem alargar o uso da bicicleta a todos, moradores e visitantes (turistas) independentemente da sua idade e das suas limitações, uma vez que, a bicicleta eléctrica vence com facilidade as inclinações mais acentuadas bem como permite fazer maiores percursos sem esforço físico considerável.

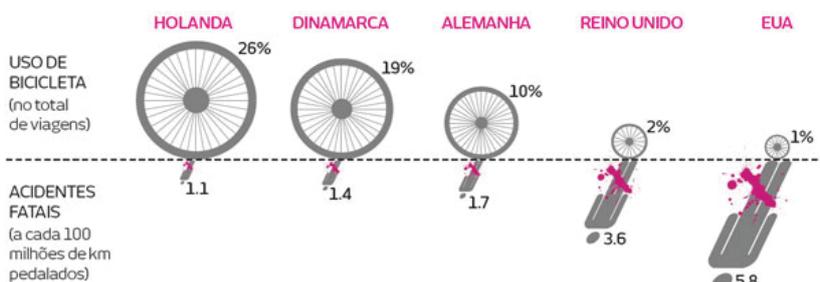
## Peso da bicicleta na repartição modal de transportes por região



A partir dos dados dos Censos 2011 é possível perceber, em primeiro lugar, o aumento do peso do transporte individual (62 por cento em 2011 contra 46 por cento em 2001; ainda assim o valor actual é relativamente próximo da média europeia) em detrimento do transporte colectivo (redução de 21 por cento para 15 por cento em igual período) e dos modos suaves (a pé, de 25 por cento para 17 por cento em 2011; e bicicleta e motorizada de 3,2 por cento para 1,7 por cento em 2011). Não havendo dados para perceber a evolução do modo ciclável, o seu peso na repartição modal actual é cerca de 0,5 por cento, representando cerca de 31 mil utilizadores regulares, um valor muito abaixo da média na Europa, cerca de 7,4 por cento em 2010 (Eurobarómetro sobre Política de Transportes, 2010). Numa análise mais fina ao território nacional, é possível perceber que em Portugal é a Sub-Região do Baixo Vouga aquela onde mais pessoas andam regularmente de bicicleta – um valor oito vezes superior à média nacional – 3,9 por cento contra 0,5 por cento (INE, 2011). De notar que é nesta região que está o concelho com maior número de utilizadores em termos relativos, a Murtosa com 17 por cento, e os cinco concelhos com maior valor em termos absolutos: Ílhavo, Aveiro, Estarreja, Ovar e Murtosa, com 2.160, 1.351, 996, 935 e 893 utilizadores da bicicleta, respectivamente. Para além dos utilizadores regulares, existem cerca de cem mil pessoas envolvidas em actividades desportivas ligadas à bicicleta, das quais apenas dez por cento estão federadas, segundo informação fornecida recentemente pela Federação Portuguesa de Ciclismo. O crescimento tem sido homogéneo no território nacional, ainda assim com alguma particular relevância no Norte do país, sendo espelho dessa dinâmica a quantidade de eventos nas mais variadas modalidades - cross-country, maratonas, endurance, downhill, ciclo-cross, pista, com mais de 300 eventos/ano. (in Transportes em Revista)

Portugal tem ainda um percurso considerável a fazer na área da Mobilidade Sustentável para apresentar valores mais próximos dos países europeus de referência nesta área. Na nossa região temos um conjunto de características que nos favorecem na adopção das medidas necessárias à promoção de práticas de mobilidade mais suaves e mais amigas do ambiente e do espaço urbano. Temos essencialmente cidades planas, temos cidades altamente atractivas do ponto de vista turístico e temos um clima favorável que nos deixa em franca vantagem relativamente aos países nórdicos onde a bicicleta faz parte da paisagem urbana e é, em alguns casos, o principal modo de transporte da população dentro da cidade. Verificamos que, apesar de construídas algumas ciclovias, a bicicleta ainda só é usada praticamente como actividade lúdica ou desportiva. A conclusão óbvia é que falta mais do que construir ciclovias, é preciso que a construção da cidade envolva todos, é preciso que a política de mobilidade seja pensada de forma multidisciplinar e seja transversal a todos os agentes da gestão municipal.

## SEGURANÇA Países com maiores índices de uso de bike são os mais seguros para ciclistas



Todos os intervenientes na cidade necessitam ter uma noção clara no valor do espaço que é de todos. "(...)o grande problema é a ocupação do espaço público por um objecto privado. Se tivermos em conta que um automóvel está parado durante 90% do tempo, isso significa que, durante 23 horas, o automóvel é apenas um objecto parado a ocupar espaço. Se este espaço ocupado for público, então talvez seja necessário repensar essa situação, porque, durante 90% do tempo, esse espaço é utilizado única e exclusivamente por um veículo privado. Dá que pensar, não dá?"

*in revista smart cities*



A CCDR-Alentejo pretende ter um papel activo, juntamente com as autarquias bem como com outras entidades envolvidas, no sentido de tornar o Alentejo uma região referência de boas práticas de políticas de Mobilidade Sustentável. Por isso, promove no próximo dia 11 de Maio, uma *Pin Talk* dedicada ao tema e aberta a todos os que tenham interesse em participar.

Convidamo-lo a estar presente e a vir pensar o território, a cidade e a mobilidade juntamente com os oradores convidados.

Esperamos por si, as inscrições deverão ser efectuadas no site da CCDR-Alentejo.



## Programa

11 maio 2017

Local: Auditório da CCDR Alentejo

Organização: CCDR Alentejo

### Oradores:

Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente - José Mendes

Instituto Superior Técnico (I.S.T.) - Luis Picado Santos

Universidade de Coimbra - Anabela Ribeiro

Instituto Superior de Engenharia de Lisboa ( I.S.E. L.) - Marta Nascimento

### Moderadora :

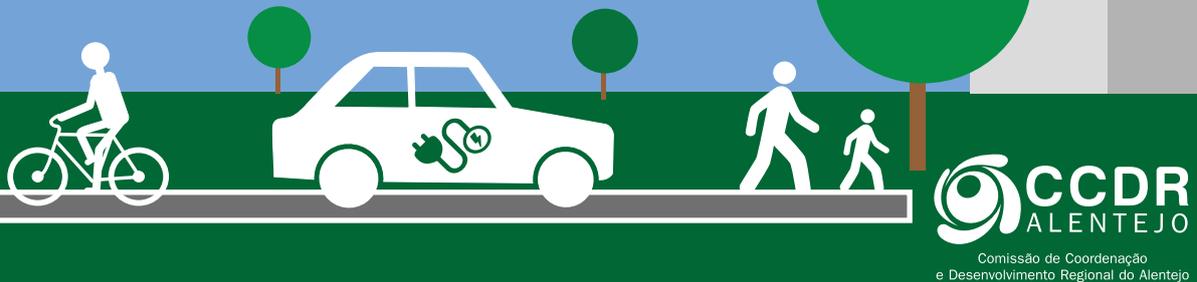
Vice-Presidente da CCDR Alentejo - Carmen Carvalheira

### Horário:

14:30 Abertura

15:00 Painel / Mesa redonda

16:00 Debate



**CCDR**  
ALENTEJO

Comissão de Coordenação  
e Desenvolvimento Regional do Alentejo

«A qualidade de vida urbana atrai as pessoas mais geniais - elas são tão boas no que fazem profissionalmente, por isso podem escolher onde viver. Grandes intelectuais e referências não escolhem morar em cidades stressantes. Isso traz mais capital para os locais bem estruturados com o trânsito.»

«É necessário saber o que queremos para a nossa cidade. E com certeza queremos que as pessoas estejam felizes. Viver em congestionamentos não é um exemplo do que planeamos para qualidade de vida»

*Enrique Peñalosa na abertura das palestras Fronteiras do Pensamento* ■

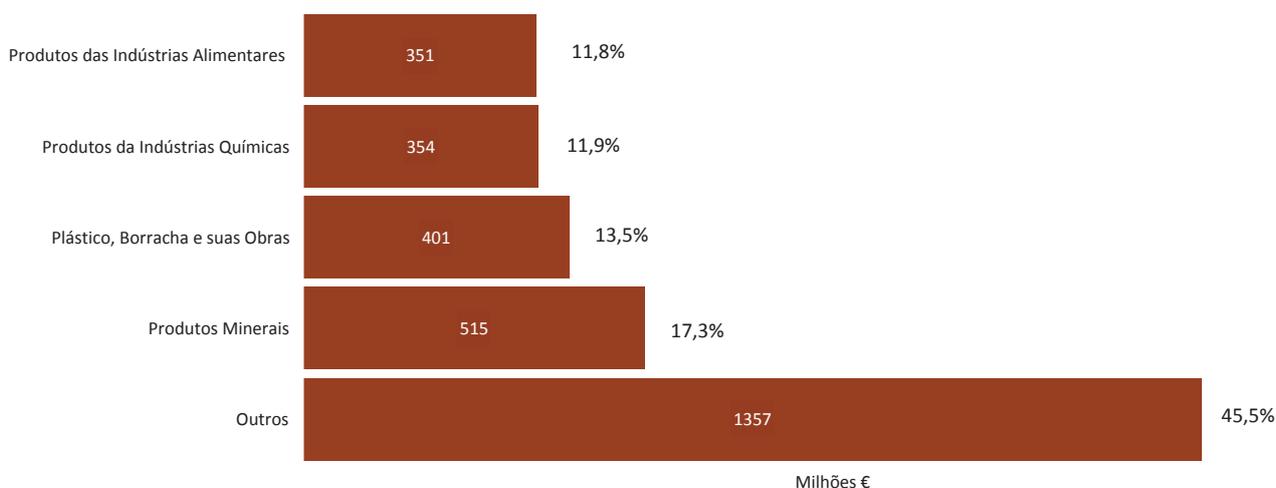
# Tema em destaque

## Exportações do Alentejo por Tipo de Bens, 2015

Em 2015 as exportações do Alentejo totalizaram 2.979 milhões de euros e representavam 6% das exportações nacionais e um acréscimo de 3.5% relativamente ao ano anterior.

Mais de metade das exportações do Alentejo tiveram origem em 4 tipos de produtos e os produtos minerais foram os mais exportados na Região, com um montante total de 515 milhões de euros e um peso relativo de 17% das exportações regionais e 11% do total nacional do sector.

### Principais Exportações do Alentejo, por tipo de bem, 2015



Para o total das exportações contribuíram, de um modo diverso, as várias subregiões do Alentejo. Para mostrar essa diversidade, apresentam-se de seguida as análises referentes às sub-regiões, com destaque para os tipos de produtos mais exportados e referências aos contributos concelhios mais relevantes. A abordagem é complementada com observações sobre o posicionamento do país no comércio mundial de cada grupo de produtos mais representativos.

### ALTO ALENTEJO

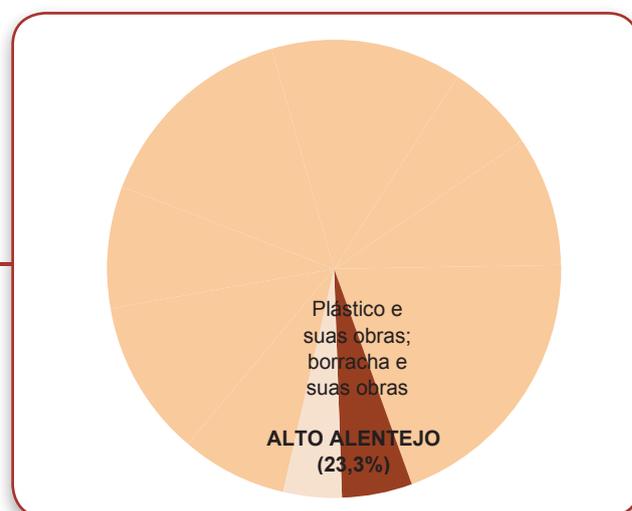
No Alto Alentejo os **Plásticos e borrachas e suas obras<sup>1</sup>** são os bens que apresentam o maior montante de exportações **152 milhões de euros**.

Mais de metade das exportações da subregião e mais de um terço das vendas do Alentejo ao exterior, neste tipo de produto.

Neste tipo de produtos, os concelhos que mais exportam são Portalegre (115.2 M€) e Campo Maior (35.5 M€).

Além de plásticos, Portalegre também exporta produtos químicos orgânicos (24 M€).

### Contributo dos Plásticos e Borrachas e suas Obras do Alto Alentejo para o Total das Exportações do Alentejo



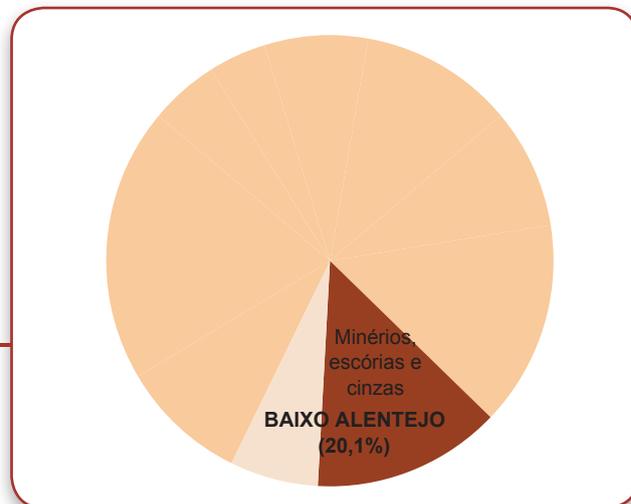
<sup>1</sup> - Portugal ocupa a 31ª posição no comércio mundial do plástico e suas obras e a 29ª no que diz respeito à Borracha e suas obras.

## BAIXO ALENTEJO

O Baixo Alentejo apresenta o maior montante exportado com origem num só tipo de produto, os **Minérios, escórias e cinzas**<sup>2</sup>, totalizando **409 milhões de euros**. Este valor corresponde a mais de dois terços das exportações do Baixo Alentejo e mais de 90% dos Minérios e Cinzas exportados pelo país. Para este total concorrem as exportações de cobre, chumbo, zinco e estanho dos concelhos de Castro Verde e Aljustrel.

No Baixo Alentejo, destaque também para a exportação de gorduras e óleos animais ou vegetais, num montante de 94 M€, essencialmente referentes a azeite exportado a partir de Beja.

### Contributo dos Minérios, Escórias e Cinzas do Baixo Alentejo para o Total das Exportações do Alentejo



## ALENTEJO LITORAL

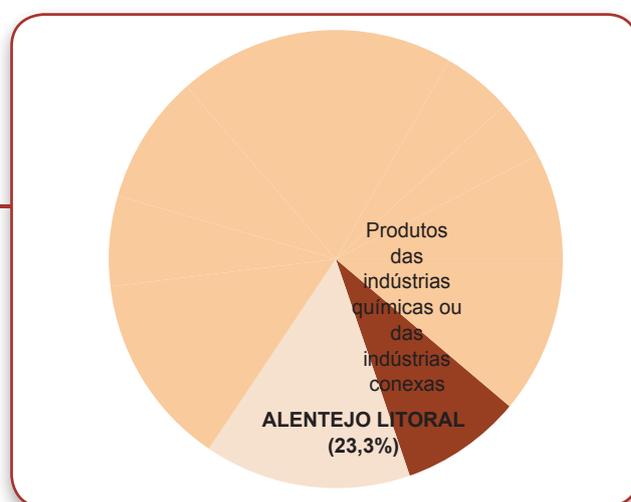
No Alentejo Litoral as exportações de **produtos das indústrias químicas ou conexas**<sup>3</sup>, num total de **254 milhões de euros**, representam mais de um terço das exportações desta subregião, rondando 10% das exportações nacionais deste tipo de bens.

Na sua maioria, são exportados hidrocarbonetos com origem em Sines.

No Alentejo Litoral, destaque também para as exportações de:

- Sines (plástico e suas obras, 204 M€; combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação, 72 M€)
- Odemira (produtos vegetais, 117 M€).

### Contributo dos Produtos das Indústrias Químicas ou Indústrias Conexas do Alentejo Litoral para o Total das Exportações do Alentejo



2 - Portugal encontra-se na 31ª posição no mercado mundial dos Produtos Minerais, tais como minérios de cobre, chumbo, zinco e estanho e seus concentrados.

3 - Portugal ocupa a 41ª posição no mercado mundial dos produtos químicos orgânicos.

## ALENTEJO CENTRAL

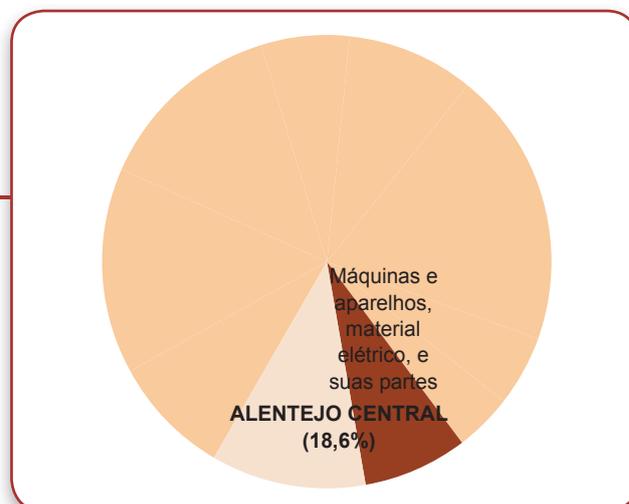
As **Máquinas e aparelhos, material elétrico e suas partes**<sup>4</sup> são os produtos que envolvem o maior volume de exportações no Alentejo Central, da ordem de **227 milhões de euros**, mais de dois quintos das exportações da subregião.

Évora é o concelho com maior volume de exportações, sobretudo de material elétrico.

No Alentejo Central, destaque também para as exportações de:

- Évora (material de transporte, veículos automóveis, tratores e outros veículos terrestres, aeronaves e aparelhos espaciais, 77 M€)
- Vila Viçosa (obras de pedra e equipamentos para trabalhar a pedra, 23 M€)
- Mora (produtos hortícolas, tomate, 23 M€).

### Contributo dos Produtos das Máquinas e Aparelhos, Material Elétrico e suas Partes do Alentejo Central para o Total das Exportações do Alentejo



## LEZIRIA DO TEJO

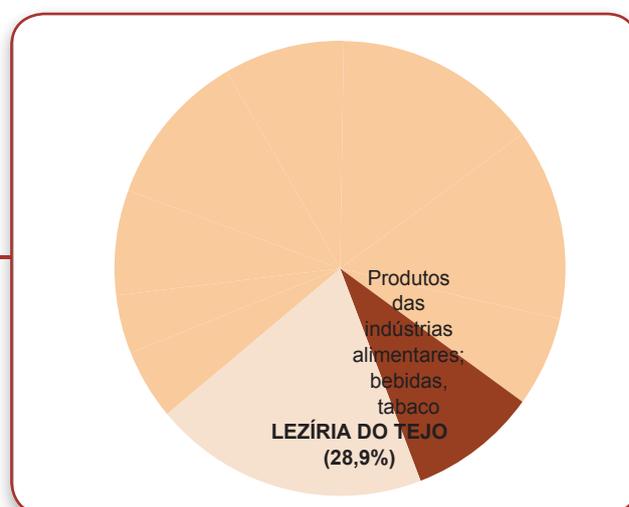
A Lezíria do Tejo é responsável pelo maior volume de exportações de **produtos das indústrias alimentares**<sup>5</sup>, num total de **271 milhões de euros**, representam mais de três quartos das exportações regionais do setor e cerca de 10% das exportações do Alentejo.

Para este total concorrem, essencialmente, as exportações dos concelhos de Azambuja, Rio Maior, Santarém, Benavente e Alpiarça.

Na Lezíria do Tejo, destaque também para as exportações de:

- Azambuja (tomates, frutas e produtos hortícolas, 87 M€; preparações alimentícias, 20,5 M€; obras de ferro fundido, ferro ou aço, 25 M€; sabões e produtos para lavagem, 36 M€);
- Rio Maior (carnes e conservas; 29 M€; preparações à base de cereais, 9 M€)
- Santarém (produtos hortícolas, 26 M€; mobiliário diverso, 25 M€; vinhos, 23,7 M€)
- Benavente (veículos automóveis, tratores e outros veículos terrestres, suas partes e

### Contributo dos Produtos das Indústrias Alimentares da Lezíria do Tejo para o Total das Exportações do Alentejo



acessórios, 63 M€; têxteis, 50 M€; sabões e produtos para lavagem, 16 M€; cereais, farinhas e produtos de pastelaria, 13 M€)

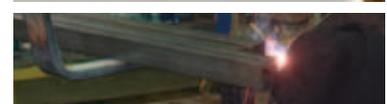
- Alpiarça (produtos hortícolas, 26 M€) ■

Fonte: INE, AICEP

<sup>4</sup> - Portugal ocupa a 36ª posição no mercado mundial de máquinas e aparelhos, material elétrico e suas partes.

<sup>5</sup> - Portugal ocupa a 21ª posição no mercado mundial das bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres, a 23ª posição na exportação de Preparações de carne, de peixes, de crustáceos e de moluscos e o 27º lugar no mercado mundial de preparação de produtos hortícolas e frutas.

TIPOS DE BENS EXPORTADOS MAIS SIGNIFICATIVOS	
<b>SECÇÃO II</b>	
<b>PRODUTOS DO REINO VEGETAL</b>	
	6 Plantas vivas e produtos de floricultura
	7 Produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos, comestíveis
	8 Frutas; cascas de citrinos e de melões
	9 Café, chá, mate e especiarias
<b>SECÇÃO III</b>	
<b>GORDURAS E ÓLEOS ANIMAIS OU VEGETAIS; PRODUTOS DA SUA DISSOCIAÇÃO; GORDURAS ALIMENTÍCIAS ELABORADAS; CERAS DE ORIGEM ANIMAL OU VEGETAL</b>	
	15 Gorduras e óleos animais ou vegetais; produtos da sua dissociação; gorduras alimentícias elaboradas; ceras de origem animal ou vegetal
<b>SECÇÃO IV</b>	
<b>PRODUTOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES; BEBIDAS, LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES; TABACO E SEUS SUCEDÂNEOS MANUFATURADOS</b>	
	16 Preparações de carnes, de peixes ou de crustáceos, de moluscos ou de outros invertebrados aquáticos
	19 Preparações à base de cereais, de farinhas, amidos, féculas ou leite; produtos de pastelaria
	20 Preparações de produtos hortícolas, de frutas ou de outras partes de plantas
	21 Preparações alimentícias diversas
	22 Bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres
<b>SECÇÃO V</b>	
<b>PRODUTOS MINERAIS</b>	
	26 Minérios, escórias e cinzas
	27 Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais
<b>SECÇÃO VI</b>	
<b>PRODUTOS DAS INDÚSTRIAS QUÍMICAS OU DAS INDÚSTRIAS CONEXAS</b>	
	29 Produtos químicos orgânicos
	34 Sabões, agentes orgânicos de superfície, preparações para lavagem, preparações lubrificantes, ceras artificiais, ceras preparadas, produtos de conservação e limpeza, velas e artigos semelhantes, massas ou pastas para modelar, "ceras para dentistas" e (...)
<b>SECÇÃO VII</b>	
<b>PLÁSTICOS E SUAS OBRAS; BORRACHA E SUAS OBRAS</b>	
	39 Plásticos e suas obras
	40 Borracha e suas obras
<b>SECÇÃO XI</b>	
<b>MATÉRIAS TÊXTEIS E SUAS OBRAS</b>	
	61 Vestuário e seus acessórios, de malha
<b>SECÇÃO XIII</b>	
<b>OBRAS DE PEDRA, GESSO, CIMENTO, AMIANTO, MICA OU DE MATÉRIAS SEMELHANTES; PRODUTOS CERÂMICOS; VIDRO E SUAS OBRAS</b>	
	68 Obras de pedra, gesso, cimento, amianto, mica ou de matérias semelhantes
<b>SECÇÃO XV</b>	
<b>METAIS COMUNS E SUAS OBRAS</b>	
	73 Obras de ferro fundido, ferro ou aço
<b>SECÇÃO XVI</b>	
<b>MÁQUINAS E APARELHOS, MATERIAL ELÉTRICO, E SUAS PARTES; APARELHOS DE GRAVAÇÃO OU DE REPRODUÇÃO DE SOM, APARELHOS DE GRAVAÇÃO OU DE REPRODUÇÃO DE IMAGENS E DE SOM EM TELEVISÃO, E SUAS PARTES E ACESSÓRIOS</b>	
	85 Máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes; aparelhos de gravação ou de reprodução de som, aparelhos de gravação ou de reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios
<b>SECÇÃO XVII</b>	
<b>MATERIAL DE TRANSPORTE</b>	
	87 Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios
	88 Aeronaves e aparelhos espaciais, e suas partes
<b>SECÇÃO XX</b>	
<b>MERCADORIAS E PRODUTOS DIVERSOS</b>	
	94 Móveis; mobiliário médico-cirúrgico; colchões, almofadas e semelhantes; aparelhos de iluminação não especificados nem compreendidos noutros capítulos; anúncios, tabuletas ou cartazes e placas indicadoras, luminosos e artigos semelhantes; construções (...)



# Tema em destaque

## Autocaravanismo no Alentejo



Ciente da oportunidade proporcionada pela crescente procura que o autocaravanismo regista no nosso País, bem como da insuficiente oferta de estruturas dirigidas a este segmento da procura turística, a que se juntam, também, alguns problemas de permanência desregrada e abusiva em vários locais do litoral alentejano, entendeu a CCDR do Alentejo desenvolver diversas iniciativas de divulgação, sensibilização e apoio técnico junto das Comunidades Intermunicipais, Câmaras Municipais, Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas, I.P., e Turismo do Alentejo, ERT, de forma a articular esforços na melhoria da oferta e na criação de uma rede regional de acolhimento ao autocaravanismo, devidamente enquadrada na legislação em vigor.

Nas diversas ações de sensibilização e apoio técnico já realizadas, tem a CCDR do Alentejo contado com a colaboração da CCDR do Algarve, detentora de uma vasta experiência nesta matéria, pois tem vindo a desenvolver desde 2008, em conjunto com diversos parceiros regionais, uma metodologia de trabalho que conduziu à constituição da Rede de Acolhimento ao Autocaravanismo na Região do Algarve (RAARA).



Nestas ações incluiu-se uma visita de representantes das Câmaras Municipais e das Comunidades Intermunicipais a diversas ASA em funcionamento no Algarve, bem como uma sessão de trabalho, realizada nas instalações da CCDR do Algarve, acerca da sinalética que pode ser atualmente utilizada para disciplinar a circulação e permanência de autocaravanas, a qual, embora destinada a entidades do Algarve, foi também aberta a representantes das CIM e de algumas Câmaras Municipais do Alentejo.

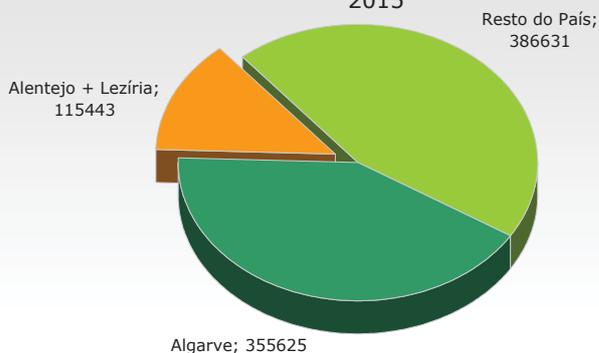
A rede constituída no Algarve assentou num protocolo de colaboração entre a CCDR do Algarve, a Região de Turismo do Algarve, a Associação de Turismo do Algarve e a AMAL - Comunidade Intermunicipal da Região do Algarve, tendo sido formalmente constituída em janeiro de 2015. Integra os Parques de Campismo e Caravanismo, os Parques de Campismo Rural e as Áreas de Serviço para Autocaravanas (ASA), obedecendo aos critérios definidos na Portaria nº 1380/2008, de 17 de novembro.

Esta Portaria prevê que a pernoita de autocaravanas se opere apenas em Áreas de Serviço para Autocaravanas, as quais podem ter caráter autónomo ou estar integradas em parques de campismo e caravanismo. Cada ASA inclui uma ou mais Estações de Serviço, destinadas ao abastecimento de água e ao despejo de resíduos sólidos urbanos e efluentes das autocaravanas.

Através do levantamento da situação do Alentejo e da informação recolhida nas várias reuniões realizadas, foi possível concluir que, em geral, a pernoita de autocaravanistas fora das áreas licenciadas é tolerada, à exceção de algumas áreas da faixa litoral, e que existem várias estruturas de apoio, associadas ou não a parques de estacionamento públicos, que disponibilizam de forma gratuita o abastecimento de água e a recolha de efluentes das autocaravanas.

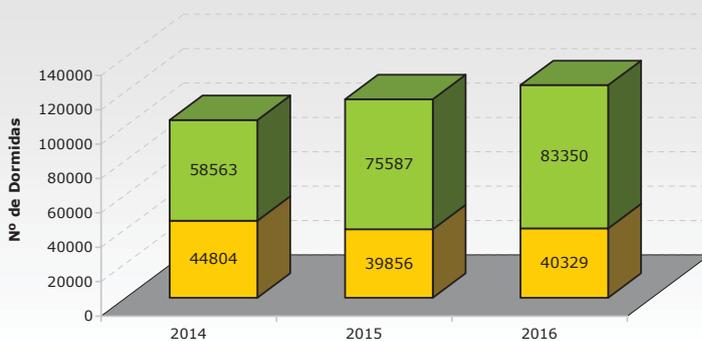
O Alentejo, embora represente apenas 13% das dormidas de autocaravanistas em parques de campismo, tem vindo a registar aumento da procura, considerando-se que existe potencial para um crescimento sustentável, atendendo à autenticidade e diversidade de atrativos, à qualidade patrimonial e ambiental e à proximidade do Algarve, que se constitui como a região do País onde a procura é mais elevada neste segmento (41% das dormidas de autocaravanistas em parques de campismo).

PORTUGAL  
Dormidas de autocaravanistas em Parques de Campismo  
2015



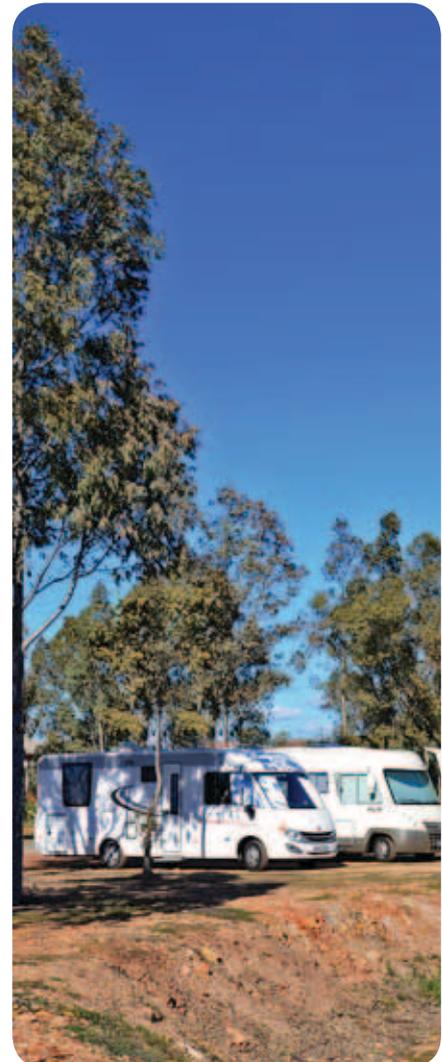
Fonte: Instituto Nacional de Estatística, I.P. - Portugal

ALENTEJO  
Dormidas de Autocaravanistas em Parques de Campismo



Fonte: Instituto Nacional de Estatística, I.P. - Portugal

■ Nacionais ■ Estrangeiros





Faz-se notar que os valores das dormidas de autocaravanistas indicados nos gráficos acima, apenas se referem à informação que é recolhida pelo INE junto dos parques de campismo, ficando portanto de fora as dormidas que ocorrem em estruturas informais e parques de estacionamento públicos, pelo que os valores reais serão certamente muito superiores.

A informação disponível revela a predominância de autocaravanistas estrangeiros, com um nível educativo e poder de compra superiores à média, que optam por esta forma de viajar não por questões económicas, mas como alternativa assumida à hotelaria tradicional. As dormidas mostram um padrão de regularidade ao longo do ano, enquanto que as dormidas de nacionais se concentram claramente nos meses de verão, com quebra muito acentuada nos meses de inverno.



Se no interior do Alentejo não se registam aglomerações excessivas de autocaravanas, o mesmo não se pode dizer da faixa litoral, onde se evidenciam já alguns locais com problemas ao nível do ordenamento do território e do ambiente, nomeadamente nos concelhos de Santiago do Cacém, Sines e Odemira.

Esta realidade demonstra a necessidade de disciplinar a procura e de se conseguirem benefícios mais duradouros na atividade económica, sem esquecer as áreas de mais baixa densidade populacional. Com efeito, o autocaravanismo pode representar a oportunidade de alargar os benefícios da atividade turística a áreas mais isoladas, nas quais não existe alojamento turístico, propiciando um grau de interação elevado com as populações locais, porque é essa uma das grandes motivações dos autocaravanistas.

Por outro lado, evidencia-se a necessidade de tornar as atuais estruturas informais, consentâneas com a legislação em vigor, mediante criação de Áreas de Serviço para Autocaravanas, melhorando assim a qualidade da oferta e eliminando também o risco de potencial concorrência desleal com estruturas que estejam devidamente licenciadas.

A reutilização de equipamentos desativados ou com utilização esporádica, como campos de futebol ou recintos de feiras e mercados, pode ser uma possibilidade para a criação de ASA, uma vez que, regra geral, já estão dotados de infraestruturas (rede de águas, rede de esgotos e rede elétrica).

Nos municípios que estejam dotados de uma oferta, em Parques de Campismo e Caravanismo e/ou ASA, suficiente para responder à procura, deverão ser previstos regulamentos municipais que enquadrem adequadamente a atividade no respetivo território, à semelhança do que acontece noutros países europeus e também já em Portugal. Estando essas alternativas legais devidamente consolidadas, serão igualmente de encarar, pelas entidades competentes, as necessárias ações fiscalizadoras relativamente à pernoita ilegal.

Atendendo ao acima exposto, parece haver toda a conveniência em vir a articular, numa lógica de rede, as estruturas de acolhimento do Alentejo com as estruturas já presentes no Algarve, de modo a retirar daí vantagens mútuas ao nível do aumento da permanência dos autocaravanistas e da atenuação da sazonalidade, com óbvios benefícios na atividade económica de âmbito local ■

# Perspetiva 2020

## Embraer em Évora e as Perspectivas 2020

Fruto de um processo iniciado há quase 11 anos, a Embraer e os investimentos realizados em Évora têm procurado consolidar a posição da cidade e do Alentejo no restrito grupo de regiões no Mundo que registam a presença direta de uma empresa no mercado enquanto fabricante final de aeronaves.

Por decisão estratégica no Grupo no momento de criação do complexo industrial dentro do Parque da Indústria Aeronáutica de Évora, a Embraer concentra hoje no Alentejo competências de excelência, algumas das quais únicas no universo industrial envolvido no desenvolvimento e fabrico das suas aeronaves. Uma parte ligada ao fabrico de estruturas de grande dimensão em fibra de carbono; outra ligada à produção de peças complexas e/ou de grande dimensão em alumínio aeronáutico.



O complexo empresarial da Embraer no Parque da Indústria Aeronáutica de Évora

Em ambos os casos, trata-se de tecnologias hoje implementadas em Évora por mão-de-obra muito qualificada formada na sua base em Évora e em Setúbal, e difícil de encontrar em outras regiões.

Com um investimento acumulado desde 2008 que ultrapassa os 300 milhões de euros, a competitividade do que a Embraer produz no Alentejo depende cada vez mais de variáveis como a capacidade dos seus colaboradores inovarem em cima dessa base instalada e da consolidação das cadeias de fornecedores que colaboram com as empresas da Embraer em Évora.

## COMPETITIVIDADE NO ALENTEJO ENQUANTO IMPERATIVO

Tal competitividade não é hoje uma opção para a Embraer Portugal, mas um imperativo estratégico nos segmentos de mercado em que os produtos da Casa-mãe Embraer competem: Aviação Comercial, Aviação Executiva, e Defesa e Segurança. Manter-se à frente da concorrência significa inovar no produto e ser competitivo no preço e qualidade.

Fazer parte do Grupo não basta, e as duas empresas industriais da Embraer Portugal S.A., a Embraer Metálicas S.A. e a Embraer Compósitos S.A. não têm opção senão serem também elas competitivas, e concorrerem com outras empresas fora do Grupo e que possam trabalhar melhor e a menor custo nas oportunidades que vão surgindo da parte da Casa-Mãe enquanto fabricante final de aeronaves.

A primeira, muito centrada em asas ou partes de asa em alumínio, e a segunda em caudas de aeronaves construídas na sua maioria em fibra de carbono mas incorporando peças metálicas de menor dimensão adquiridas a fornecedores, sobretudo europeus.



Asa completa do Embraer Legacy 500 produzida na Embraer Metálicas S.A.

Perante este cenário, com o suporte da capacidade de engenharia a operar na Embraer Portugal S.A. e nas respectivas áreas tecnológicas, é objectivo prioritário para ambas as empresas progredir no estabelecimento das dinâmicas de âmbito regional que as apoie nesse trabalho de inovação e que consolide cadeias de valor que, abastecendo também outros clientes, contribuam para a competitividade do que é fabricado em Évora.

No nível das empresas da Embraer em Évora como *fornecedores de primeira linha*, e tal como naquele em que concorrem os produtos finais, a concorrência já não ocorre apenas entre as empresas mas entre as cadeias que as suportam. No caso da Embraer Compósitos e da Embraer Metálicas tal vem associado ao facto de as mesmas serem especialistas no fabrico de peças de grandes dimensões, adquirindo as de menor dimensão aos respectivos fornecedores.

Importa ainda realçar que, em tais cadeias de valor, não cabem apenas empresas de maior ou menor dimensão que fornecem produtos transaccionáveis como componentes ou ferramentais, mas também as instituições do sistema científico e tecnológico como laboratórios, universidades e instituições de interface entre estas e o meio industrial.

No seu percurso de 47 anos com a indústria Brasileira e com alguns *clusters* internacionais que se desenvolveram também apoiados pelo seu crescimento, a Embraer tem testemunhado que a formação dessas cadeias de valor é um resultado da persistência das diferentes partes num trabalho que atravessa vários anos e que obriga a uma coordenação adequada entre os mecanismos de política públicas e as estratégias organizacionais das empresas e restantes organizações referidas acima.

Por exemplo, não é raro que o processo de amadurecimento e certificação de uma nova tecnologia desde o laboratório de uma universidade até ao avião demore mais de dez anos. Tal período traz associada a necessidade mas também a oportunidade de diferentes organizações interagirem na troca de conhecimentos cuja valorização poderá ultrapassar o âmbito da indústria aeronáutica e proporcionando aplicações em outros setores industriais.

Constituindo essa uma das principais razões que justificou a opção da Embraer em instalar este tipo de atividade industrial no espaço Europeu e numa região com as boas condições apresentadas pelo Alentejo, os Quadros Comunitários da União Europeia encontram-se estruturados de uma forma que incentiva esse tipo de atividades e a sustentação dessas redes de troca de conhecimento.



Linha Semi-Automática de montagem de aeroestruturas na Embraer Compósitos S.A.

No caso da indústria aeronáutica e dos prazos associados a que fazemos referência, 2020 está ao *virar da esquina*, sem que isso tenha qualquer tipo de preocupação associada. Pelo contrário, a disponibilidade dos instrumentos dos programas *Alentejo 2020*, *Portugal 2020* e *Horizonte 2020* faz dessa proximidade a 2020 uma oportunidade para se trabalharem novas ideias que produzam frutos no futuro, quer na aeronáutica, quer em outros setores.

Apesar dos desafios com que se defronta, a União Europeia não deixa assim de assegurar um elevado e desejado nível de previsibilidade nas suas políticas de suporte à atividade científica e no apoio a estratégias empresariais que reforcem a competitividade da indústria de base europeia, mantendo condições institucionais favoráveis à realização de investimentos em indústrias de ciclos longos como é o caso da aeronáutica.

### A OPORTUNIDADE DO EMBRAER E-JETS E2

É nesse quadro e na oportunidade associada ao Portugal 2020 que surgiu em 2015 a decisão da Embraer Portugal realizar mais dois grandes investimentos no Alentejo, totalizando 93.6 milhões de euros, e mantendo-se como um dos maiores investidores estrangeiros no país.

Apesar de o suporte da Casa-Mãe no Brasil ser uma constante desde 2008, a concretização destes investimentos pela Embraer Portugal resultou de se demonstrarem mais uma vez os pontos fortes do Alentejo e de Portugal para se concretizarem este tipo de projetos inovadores e com o desenvolvimento de novas soluções de produção de base tecnológica.

Para além dos equipamentos sofisticados, interessa sempre situar que ‘base tecnológica’ são sobretudo as pessoas formadas no Alentejo e o conhecimento que vão absorvendo e aplicando em novas atividades, diferenciadoras e de elevado valor acrescentado. No caso, fabrico recorrendo a tecnologias com forte componente de automação de estruturas de criticidade máxima à segurança da aeronave a que se destinam: na Embraer Metálicas S.A., estruturas de alta precisão e peças muito complexas destinadas à asa dos *E-Jets E2*; na Embraer Compósitos S.A., pela primeira vez num avião comercial da Embraer, a construção do Estabilizador Horizontal maioritariamente em material compósito e com aplicação de novas tecnologias.



O Embraer E-Jets E2 com painel fabricado em Évora instalado na asa e em primeiro plano

Em ambas as empresas falamos de soluções tecnológicas em linha com as tendências da *Indústria 4.0* e que representam uma continuidade natural da estratégia definida para as duas empresas em 2008 enquanto *Centros de Excelência* dentro do Grupo Embraer, e entretanto complementada pela instalação em 2015 de um *Centro de Engenharia e Tecnologia Embraer*, ou CETE, e o segundo do género fora do Brasil.

Com um quadro de 15 engenheiros com experiência no setor e com alguns deles que regressaram a Portugal para integrar a Embraer, o CETE assume como principal prioridade na sua atividade trabalhar para as duas empresas industriais em projetos de Inovação e de Investigação e Desenvolvimento que apoiem as duas fábricas a manterem-se no estado-da-arte nas respectivas áreas tecnológicas, perspectivando sempre novos investimentos na área produtiva e de forte vertente exportadora.

Manter este tipo de dinâmica que assegure a geração contínua de conhecimento por parte da mão-de-obra qualificada com origem na região constitui assim um contributo que a Embraer quer aportar de uma forma alinhada com as prioridades de política pública do Alentejo e de Portugal. Quer numa lógica *Perspectiva 2020*, quer para além disso em função dos ciclos que caracterizam esta indústria e necessários à consolidação de cadeias de valor cada vez mais competitivas nos mercados internacionais.

### **PRESENÇA DA EMBRAER NO ALENTEJO E PERSPECTIVAS 2020**

Os novos investimentos associados ao desenvolvimento de soluções inovadoras de automação para a produção das estruturas e peças complexas para a família dos novos jatos regionais *Embraer E-Jets E2* ilustra o que de mais prioritário a Embraer Portugal define para a sua estratégia no Alentejo.

Podem e devem por isso ser utilizados como base para o desenvolvimento de iniciativas complementares que, fazendo uso das ferramentas de política pública hoje disponíveis, possam viabilizar novas atividades valorizadoras do conhecimento e cujo conteúdo tecnológico abra possibilidades, quer de novos projetos de investimento, quer de novas oportunidades de negócio no setor ou fora dele para os intervenientes na cadeia de valor em consolidação.

Na base desta dinâmica deverá manter-se a aposta na formação de base em tecnologias relacionadas com a aeronáutica que tem estado no centro da aposta que Portugal e o Alentejo fizeram nesta indústria, colocada em prática pelo Instituto de Emprego e Formação Profissional (IEFP).

A valorização do conhecimento é algo hoje transversal e a formação constitui um dos primeiros passos para que os recursos humanos disponíveis identifiquem a oportunidade pessoal que pode ser para eles uma carreira na nova era industrial, aprendendo e desenvolvendo tecnologias cuja aplicação ultrapassa hoje um determinado setor.

Competências de base para áreas como programação, automação e robótica nunca estiveram e jamais estarão confinadas ao setor aeronáutico, podendo abrir diferentes possibilidades a quem se decide especializar e maximizar conhecimento adquiridos. O mesmo é válido para profissionais formados em outros ambientes que não o IEFP, como é o caso de Engenheiros, Mestres ou Doutorados.

Reter e motivar esse talento em atividades desafiadoras e inovadoras é, desde sempre, uma prioridade para setores de ponta como o aeronáutico e onde empresas como a Embraer continuarão a dar atenção, incluindo no âmbito de projetos de Investigação e Desenvolvimento que levem por diante esse tipo de atividades em parcerias com outras empresas e com entidades do Sistema Científico e Tecnológico.

[Complexo empresarial da Embraer no Parque da Indústria Aeronáutica de Évora](#)



No caso da Embraer Portugal, a lista das áreas tecnológicas é vasta, incluindo materiais, robótica, automação, novas tecnologias de fabrico de componentes em fibra de carbono e alumínio aeronáutico ou engenharia e planeamento industrial.

Mais uma vez, a constituição de projetos em consórcios trabalhando áreas como esta contribuirá não apenas para o trabalho na tecnologia mas também para a consolidação de entidades e especialistas que levem numa fase seguinte à concretização de oportunidades de cariz comercial, quer envolvendo a Embraer, quer outros clientes junto dos quais as cadeias de valor locais demonstrem a sua competitividade.

Neste capítulo, e mantendo uma dinâmica associada à presença da Embraer em Évora que, até à data, gerou números como mais de 60 milhões de euros em compras desde 2012 ou mais de 40,000 dormidas na cidade, e exportações acumuladas para fora da União Europeia que ultrapassam os 260 milhões de dólares americanos, a Embraer Portugal continuará o seu trabalho no âmbito do cluster aeronáutico Nacional, reconhecido oficialmente este ano, e com base em Évora.

A experiência decorrente das várias ações de formação e sensibilização dinamizadas pela Embraer Portugal nestes seus primeiros anos de atividade permitiu identificar um cenário não totalmente diferente do que o Grupo Embraer testemunhou no início do percurso realizado pelas empresas Brasileiras.

Para além de um processo de certificação exigente e inerente às características desta indústria e dos seus produtos, o setor caracteriza-se por ciclos de procura que podem ser mais ou menos acentuados, sugerindo desde o início uma necessidade estratégica em diversificar a base de clientes e/ou dos setores a quem a atividade se destina para que se assegurem as economias de escala que viabilizem os investimentos necessários.

Assim, e em linha com o que sucede com outros *clusters* na Europa e com as cadeias de valor que lhe estão associadas, os instrumentos de política pública de carácter nacional e regional podem ser utilizados para mitigar os riscos acima referidos, apoiando o desenvolvimento de novas tecnologias, a criação de redes de organizações e especialistas no setor aeronáutico, ou estudos que avaliem a aplicação do conhecimento gerado a outros setores potencialmente clientes.

Isto é, em linha com a abordagem seguida por muitas organizações na indústria, optando por colocar a aeronáutica no centro da sua estratégia de geração de conhecimento e de inovação, e cujos resultado ultrapasse e seja medido também nas oportunidades e eficácia de negócios com clientes noutros setores.

Enquanto setor emergente numa região preparada e que tem apresentado resultados na satisfação de quem investiu nele e na captação de novos investidores, o setor aeronáutico pode e deve continuar a beneficiar do clima institucional que existe hoje em torno desta indústria também.

Abordando os desafios diários que lhe chegam e inerentes a uma indústria muito competitiva e com concorrentes cada vez mais agressivos, a Embraer continuará fazendo o que está ao seu alcance para dignificar e contribuir para que a marca do Alentejo no mapa Global da indústria aeronáutica seja cada vez mais forte ■

*Artigo da responsabilidade da Embraer*



# Programa Operacional Regional

## Sistema de Incentivos ao Empreendedorismo e Emprego (SI2E)

O regulamento do Sistema de Incentivos ao Empreendedorismo e Emprego, designado como SI2E, foi criado através da Portaria n.º 105/2017, de 10 de março, e teve a sua apresentação pública na Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Alentejo, no passado dia 14 de março em sessão presidida pelo Sr. Primeiro-Ministro.

Através do SI2E vai ser possível, pela primeira vez, um Programa Operacional Regional apoiar, através de dois Fundos – FEDER e Fundo Social Europeu (FSE) –, o microempreendedorismo e a criação de emprego.

Apoio este que a região, a CCDR Alentejo e a Autoridade de Gestão do Programa Operacional Regional do Alentejo – ALENTEJO 2020, reputa de extrema relevância.

Tendo presente o histórico do período de programação anterior – 2007/2013 | QREN | INALENTEJO – em que houve Sistemas de Incentivos às Empresas, que, em termos gerais, se mantêm no presente período – 2014/2020 | Portugal 2020 | ALENTEJO2020, importa salientar que estes sistemas de incentivos se enquadram no domínio da competitividade e que têm vindo a apoiar o investimento nas empresas numa base centrada nos setores transacionáveis, orientado para as exportações e com maior intensidade tecnológica e de conhecimento.

No entanto, constata-se a sua inadequação enquanto instrumento de promoção do investimento promovido por micro e pequenas empresas, com vista à criação ou expansão de pequenos negócios e da concretização de oportunidades de criação de valor ancoradas nos recursos e ativos endógenos.

O SI2E é a resposta a esta necessidade, que encontra no Portugal 2020 e, no caso desta região, no ALENTEJO 2020 o seu instrumento de financiamento, que agora se operacionaliza através do presente regulamento.

Trata-se de um regulamento claramente enquadrado no domínio temático da Inclusão Social e Emprego, com o foco no apoio ao empreendedorismo e à criação de emprego.

O SI2E tem dupla entrada no ALENTEJO 2020 e nos demais Programas Operacionais Regionais, por via de duas abordagens integradas de desenvolvimento territorial.

Os **Investimentos Territoriais Integrados (ITI)** promovidos por iniciativa das comunidades intermunicipais e ancorado na Estratégias Integradas de Desenvolvimento Territorial (EIDT).



De entre as várias prioridades de investimento que a Autoridade de Gestão do ALENTEJO 2020 contratualizou com as 5 Comunidades Intermunicipais (CIM) do Alentejo, inclui-se a Prioridade de Investimento 8.3. – *Criação de emprego por conta própria, empreendedorismo e criação de empresas, incluindo micro, pequenas e médias empresas inovadoras, cofinanciada pelo FSE, e a Prioridade de Investimento 8.8. – Concessão de apoio ao desenvolvimento dos viveiros de empresas e o apoio à actividade por conta própria, às microempresas e à criação de empresas, cofinanciada pelo FEDER.*

Do montante contratualizado com estas CIM, cerca de 150 milhões de euros de fundos europeus, estão afetos até 14% ao apoio ao microempreendedorismo e criação de emprego, ou seja, cerca de 21 milhões de euros.



E por via de uma outra abordagem integrada de desenvolvimento territorial, a iniciativa **Desenvolvimento Local de Base Comunitária (DLBC)**, consubstanciadas através das **Estratégias de Desenvolvimento Local (EDL)** e promovidas por iniciativa das comunidades locais organizadas em Grupos de Ação Local (GAL).

No que concerne aos DLBC a preponderância do S12E é bastante mais substancial nos montantes que a Autoridade de Gestão do ALENTEJO 2020 contratualizou com os 12 Grupos de Ação Local da região – correspondendo a 11 DLBC rurais (1 dos quais partilhado com o Algarve) e 1 DLBC costeiro – no montante de 37,3 milhões de euros de fundos europeus. Destes, 77%, ou seja 28,6 milhões de euros que correspondem a dotação de Fundo Social Europeu e FEDER alocado ao S12E que será aplicado na região através dos Grupos de Ação Local.

A diferença no acesso às diferentes abordagens territoriais decorre do regulamento específico da Inclusão Social e Emprego e do próprio regulamento S12E que prevê que os investimentos com custo elegível até os 100 mil euros será apoiado por via dos GAL e para investimentos cujo custo total se situe acima dos 100 mil euros e até 235 mil euros será apoiado pelas CIM.

No caso da região Alentejo o montante potencial alocado ao S12E, entre Investimento Territoriais Integrado, promovido pelas Comunidades Intermunicipais, e Desenvolvimento Local de Base Comunitária, promovidos pelos Grupos de Ação Local, ascende a cerca de 50 milhões de euros de fundos europeus.

Tendo em conta que estamos perante um período de programação orientado para resultados, foram, no âmbito das contratualizações efetuadas com as Comunidades Intermunicipais e Grupos de Ação Local, igualmente contratualizados resultados.

A saber, e no caso apenas da região Alentejo, 646 empresas que beneficiam de apoio, a que corresponderá 1.314 pessoas apoiadas no âmbito da criação de emprego, incluindo autoemprego ■

# Programa Operacional Regional

## Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Sustentável de Aljustrel



O Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Sustentável de Aljustrel, aprovado pela Comissão Diretiva do Alentejo 2020 em 15/05/2016, mobiliza as três Prioridades de Investimento (PI) inscritas no Eixo 4 – Desenvolvimento Urbano Sustentável do Programa Operacional Regional do Alentejo – ALENTEJO 2020.

O Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PAMU – PI 4.5) materializa uma estratégia de intervenção municipal centrada na vila de Aljustrel e, em particular, no seu Centro Histórico e nos Bairros Mineiros. Para além de se tratar da principal centralidade a nível urbano e concelhio, é também aqui que se concentram os maiores problemas de mobilidade e de acessibilidade, fruto da intensidade de solicitações a que esta zona se encontra sujeita e das condicionantes que decorrem da sua morfologia urbana. Globalmente, as intervenções propostas são justificadas pela necessidade/objetivo de aumentar a interligação com os Bairros Mineiros e de diminuir a utilização de veículos automóveis na vila, garantindo ao mesmo tempo condições que potenciem um recurso mais intenso aos modos suaves e, em particular, ao modo ciclável.

No que concerne ao Plano de Ação de Regeneração Urbana (PARU – PI 6.5) as intervenções propostas terão lugar em duas zonas próximas mas profundamente distintas, o Centro Histórico de Aljustrel, que agrega o setor mais antigo e central da vila, e o designado 'Parque Mineiro', que corresponde presentemente a uma zona industrial abandonada. Com esta intervenção pretende-se requalificar o Centro Histórico de Aljustrel na perspetiva da sua revitalização, procurando torná-lo novamente atrativo, de modo a fomentar a reabilitação dos edifícios, das infraestruturas degradadas, dos edifícios devolutos, a fixação de novos moradores e criando condições para a sua dinamização económica e social. Procura-se ainda desenvolver a “patrimonialização” do espaço mineiro abandonado do Parque Mineiro no sentido de permitir complementar e potenciar os investimentos já realizados na recuperação das minas desativadas e, simultaneamente, afirmar externamente a imagem do concelho como um produto turístico atrativo e diferenciado, aumentando substancialmente o número de visitantes em Aljustrel.

O Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas (PAICD – PI 9.8) pretende promover a qualidade do ambiente urbano no Bairro Mineiro de São João do Deserto, nos Bairros Mineiros do Plano e de Algares e no Bairro Mineiro de Vale d'Oca, respondendo assim à desqualificação e progressiva degradação que caracteriza atualmente os seus espaços públicos. Para além da resposta a problemas concretos existentes e ao impacto que os mesmos assumem no estado global de conservação do bairro, pretende-se também utilizar esta intervenção como um motor de transformação da sua imagem a nível interno e externo. Para este efeito, as intervenções serão materializadas através da realização de obras de recuperação e valorização dos espaços públicos envolventes ao edificado, reabilitando os elementos recuperáveis que apresentam sinais mais evidentes de degradação e implantando novos elementos de composição destes espaços (pavimentos, mobiliário urbano, espaços verdes, iluminação pública, etc.). A Requalificação Social será concretizada com base no projeto “É Agora” desenvolvido pela ESDIME – Agência para o Desenvolvimento Local no Alentejo Sudoeste tendo como objetivo promover a inclusão social dos cidadãos, através de ações a executar em parceria, por forma a combater a pobreza persistente e a exclusão social ■

# Programa Operacional Regional

## Investimentos em destaque

### Ficha de Projecto

**Beneficiário:**

**CASA ALTA - SOCIEDADE PRODUTORA DE ÓLEOS VEGETAIS E AZEITES, LDA.**

**Código da Operação:**

**ALT20-01-0853-FEDER-022706**

**Designação da Operação:**

**Granulação da matéria-prima**

**Concelho (Localização Física da Operação):**

**Ferreira do Alentejo**

**Tipologia de operação:**

**INOVAÇÃO PRODUTIVA - Acelerador de Investimento**

**Investimento Total Aprovado:**

**€ 1.266.010**

**Investimento Elegível Aprovado:**

**€ 1.246.010**

**FEDER Aprovado:**

**€ 934.508**

**Descrição:**

A Casa Alta - Sociedade Produtora de Óleos Vegetais e Azeites, Lda. foi criada em Julho de 2008 e está localizada no concelho de Ferreira do Alentejo. A empresa apresenta como atividade principal a produção de Óleos Vegetais Brutos.

O projeto visou a implementação de um conjunto de equipamentos necessários a uma melhor preparação do bagaço seco através da sua prévia granulação, que permitirá obter uma melhor qualidade de óleo de bagaço, para além de um maior rendimento de todo o processo. Foram ainda efetuados investimentos na área da segurança.

O projecto dará origem à criação de 12 postos de trabalho, 11 na área produtiva e 1 na área da qualidade ■

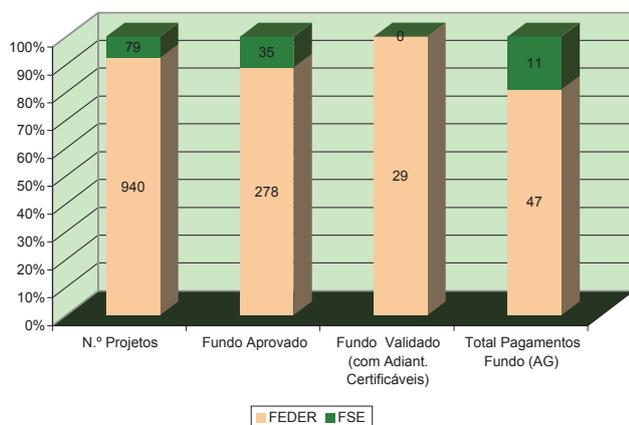


# Programa Operacional Regional

## Síntese da Execução

Em termos globais, até 31 de Março de 2017, foram aprovadas no contexto do ALENTEJO 2020, 1.019 operações, às quais corresponde um total de fundos aprovados de 314 milhões de euros, em que 92% dos projetos e 89% do fundo aprovados no âmbito do FEDER.

Gráfico – Síntese da execução do ALENTEJO 2020

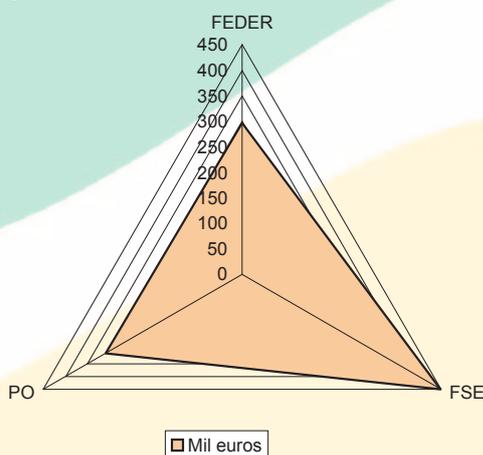


Fonte: AG Alentejo 2020 – Monitorização

Foram já validados mais de 29 milhões de FEDER e que já foram pagos a promotores 58 milhões de euros.

O volume médio de financiamento correspondente à globalidade das operações aprovadas ascende a 307 mil euros, sendo que os projetos aprovados no âmbito do FSE que apresentam um valor médio de cerca de 450 mil euros.

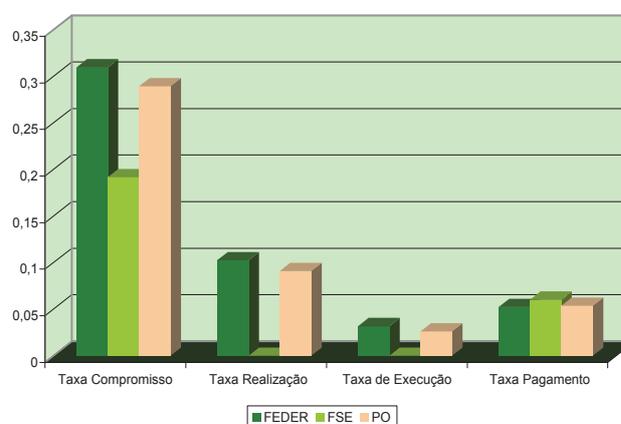
Gráfico – Financiamento médio aprovado por operação



Fonte: AG Alentejo 2020 – Monitorização

O ALENTEJO 2020 apresenta valores próximos dos 30% no que se refere a taxa de compromisso (Fundo Aprovado/Dotação de Fundo), e valores mais baixos nas Taxa de Realização (Fundo Validado/Fundo Aprovado), Taxa de execução (Fundo Validado/Dotação de Fundo) e Taxa de Pagamento (Fundo pago/Fundo Aprovado), com valores de 9,1%, 2,6% e 5,4%, respectivamente.

Gráfico – Indicadores de Execução do ALENTEJO 2020



Fonte: AG Alentejo 2020 – Monitorização

Em termos globais, o FEDER predomina em todos os indicadores de gestão financeira do ALENTEJO 2020, à exceção da taxa de pagamento, onde o FSE, apresenta melhores resultados, fruto da especificidade dos seus procedimentos, que permitem efectuar adiantamentos aos beneficiários após a aprovação das operações.

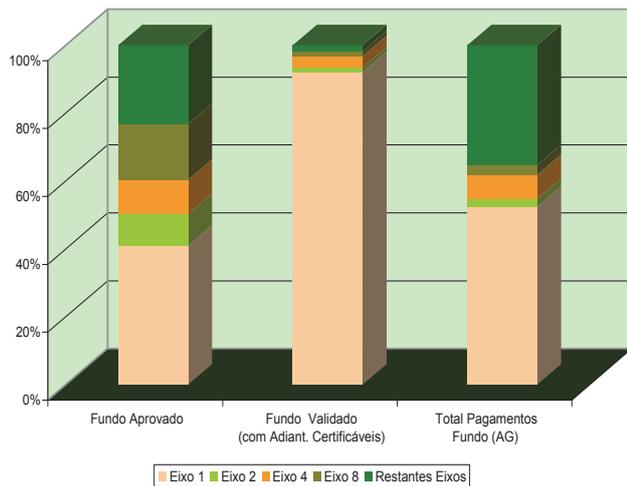
Fazendo uma análise mais fina ao nível de Eixo Prioritário, regista-se uma preponderância do Eixo 1 - Competitividade e Internacionalização das PME, seja a nível de compromisso (41%), como a nível de Fundo Validado (92%) e também ao nível do Fundo Pago (52%), reflectindo desta forma a elevada prioridade atribuída ao domínio temático da Competitividade e Internacionalização e a dinâmica implementada nos sistemas de incentivos às empresas.

Além do Eixo 1, a nível de compromissos assumidos também se destacam os Eixos 2 - Ensino e Qualificação do Capital Humano, Eixo

2020

4 - Desenvolvimento Urbano Sustentável e Eixo 8 - Ambiente e Sustentabilidade, representando estes 4 Eixos 77% do total de compromissos assumidos pelo ALENTEJO 2020.

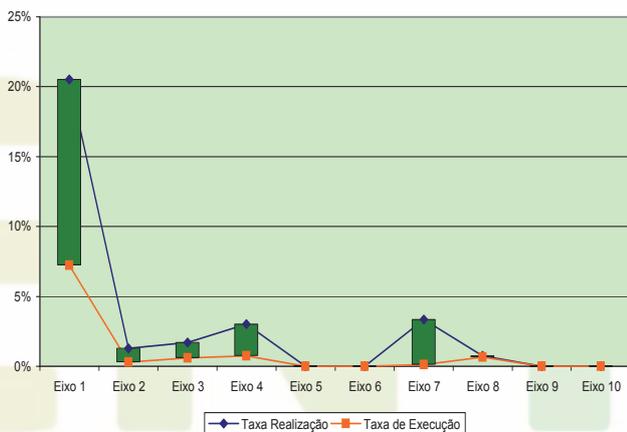
#### Gráfico – Execução do PO Alentejo por Eixos



Fonte: AG Alentejo 2020 – Monitorização

A análise efetuada a nível de indicadores de gestão financeira por Eixo Prioritário, no que concerne a Taxa de Realização e Taxa de Execução, permite constatar que, tal como seria esperado, apenas o Eixo 1 tem valores significativos em ambas, havendo ainda alguns eixos que não apresentam valores quer de realização, quer de execução.

#### Gráfico – Indicadores de Execução por Eixo prioritário

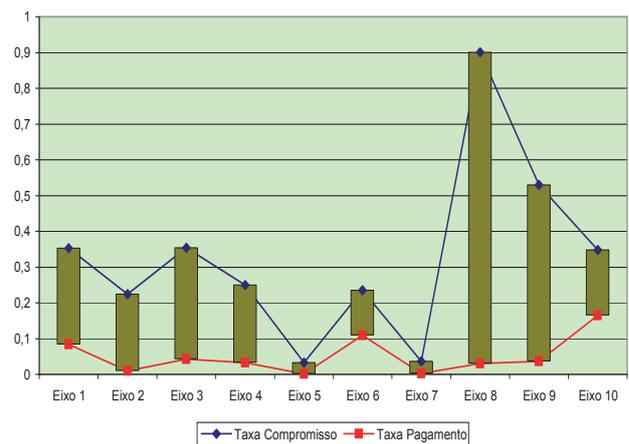


Fonte: AG Alentejo 2020 – Monitorização

A Já no que respeita a Taxa de Compromisso e Taxa de Pagamento a situação é substancialmente diferente, pois tal como é normal na fase de arranque do PO, as taxas de compromisso

assumem valores consideráveis, com particular destaque para os Eixos 8 - Ambiente e sustentabilidade e 9 - Capacitação institucional e modernização administrativa, que apresentam valores de compromisso já muito elevados, 90% e 53%, respectivamente.

#### Gráfico – Indicadores de Execução por Eixo prioritário



Fonte: AG Alentejo 2020 – Monitorização

Em síntese, o Programa Operacional Regional ALENTEJO 2020, nesta sua fase inicial apresenta já valores muito significativos em termos de compromissos assumidos, importando agora que a gestão do PO e os beneficiários das operações aprovadas diligenciem com celeridade na sua execução, mantendo também o foco na dinâmica de aprovação de candidaturas, particularmente nas tipologias com menor desempenho ■

