

AGENDA 4

Um país
competitivo externamente e
coeso internamente

Página propositadamente deixada em branco

Agenda 4: Um país competitivo externamente e coeso internamente

Esta quarta agenda temática está focada nas dinâmicas territoriais da coesão e de competitividade, onde importa considerar as restantes agendas. No que diz respeito à convergência, verifica-se uma tendência de recuperação das regiões portuguesas face a UE27, registando-se em todas um PIB per capita superior aos níveis pré pandémicos, ainda que se verifique que esse processo de convergência é por vezes influenciado pela retração demográfica. As assimetrias territoriais em Portugal continuam a apresentar padrões espaciais muito mais complexos que a mera dicotomia litoral/interior e são mais acentuadas nas dinâmicas de competitividade do que nas dinâmicas de coesão, onde a acessibilidade aos serviços de interesse geral tem evoluído de forma significativa, com Portugal a registar níveis acesso (e diferenças territoriais dos mesmos) em linha com os padrões europeus, temática onde se revela decisiva a articulação urbano-rural.

Apesar da sua dimensão, o território português está longe de ser um território homogéneo, apresentando uma elevada diversidade que importa explorar. A Estratégia Portugal 2030 pretende potenciar a competitividade de cada um dos seus territórios e assegurar níveis elevados de coesão.

Neste contexto, assume-se como particularmente relevante nesta agenda a promoção da competitividade das redes urbanas, a projeção externa do País a partir da faixa atlântica e o aproveitamento do potencial geográfico e económico das Regiões Autónomas, mas também a promoção do desenvolvimento dos territórios de baixa densidade, apostando nas cidades médias, com base no seu potencial endógeno e na diversificação da base económica, melhorando a cooperação transfronteiriça e a ligação ao mercado ibérico. Assim, surge como relevante o papel da articulação rural-urbana/sistemas urbanos que permitem estruturar um sistema urbano polinucleado, fundamental para a provisão dos serviços de interesse geral (SIG) de qualidade e para o desenvolvimento e competitividade dos territórios funcionando como âncoras de estruturação e valorização. Para favorecer a competitividade e a coesão do território pretende-se concluir as ligações rodoviárias aos portos, aos parques de inovação, empresariais e industriais, bem como um conjunto de ligações rodo e ferroviárias necessárias para a estruturação funcional dos territórios, e ainda a conectividade digital de qualidade em todo o território nacional.

O **objetivo principal desta agenda** é promover o desenvolvimento harmonioso do território nacional, assegurando que todas as regiões NUTS II convergem em PIB *per capita* com a média europeia, bem como a coesão interna¹⁷⁴, importa analisar a evolução do PIB *per capita* em Paridades de Poder¹⁷⁵.

A generalidade das NUTS II portuguesas está em processo de convergência com a média da União Europeia (UE27), tendo beneficiado do crescimento económico acelerado do pós-pandemia. A convergência adveio desse crescimento e da ligeira redução da população¹⁷⁶ – com a exceção da Área Metropolitana de Lisboa, facto que contribuiu para a ténue convergência negativa daquela região no período em análise, não obstante a inversão desta tendência algo que importa confirmar quando for disponibilizada a informação de 2023. As regiões mais

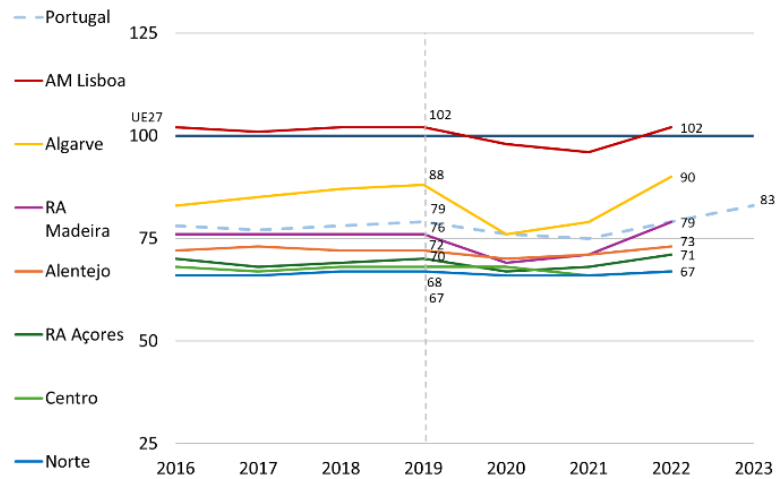
¹⁷⁴ Mesmo assumindo que o indicador PIB *per capita* é redutor para a análise dos processos de convergência e de coesão.

¹⁷⁵ Utilizando aqui o mesmo horizonte temporal do efetuado no capítulo das dinâmicas macroeconómicas (2016-2022), com exceção do ano final por não estarem disponíveis os dados do PIB regional de 2023, ano em que Portugal conheceu um aumento relevante neste indicador a nível nacional. Serão disponibilizados no último trimestre de 2024, embora adotando já a nova geografia das NUTS em vigor desde 1 de janeiro.

¹⁷⁶ Também aqui a informação do PIB *per capita* regional para o ano de 2023 será relevante tendo presente que 2023 foi o ano recente de maior crescimento populacional da população portuguesa, 1,2% (ver análise no domínio da Sustentabilidade Demográfica da Agenda 1).

dependentes do setor do Turismo – especificamente, as regiões do Algarve, Madeira, mas também a Área Metropolitana de Lisboa – tiveram oscilações mais acentuadas na evolução do indicador desde 2019. Ainda assim, as regiões que mais convergiram, quer no período 2016-2022, quer no período 2019-2022 foram o Algarve e Madeira, regiões com forte especialização no setor do Turismo.

Figura 194 – Produto Interno bruto por habitante em Paridades Poder de Compra NUTSII, 2016-2022



Fonte: Eurostat e INE, Contas Regionais: cálculos AD&C.

Figura 195 – Processo de convergência europeia (NUTS II) do PIB per capita (PPC), 2016-2022

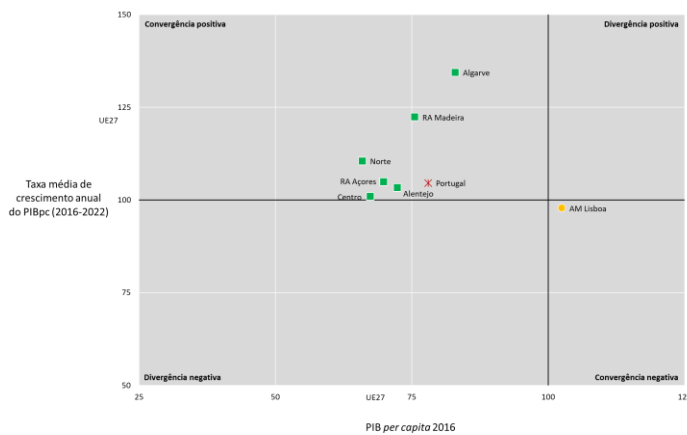
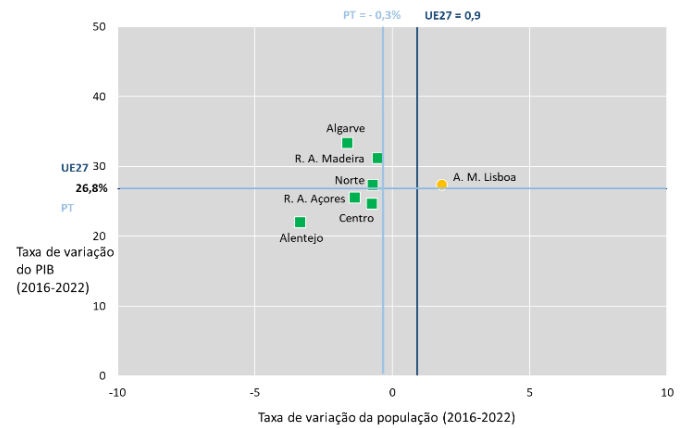


Figura 196 – Evolução PIB e população (NUTS II), 2016-2022



Fonte: Eurostat e INE, Contas Regionais: cálculos AD&C.

Ao nível das NUTS III, o período pós-Covid 19 tem mostrado uma forte recuperação da dinâmica de crescimento do produto no Alentejo Litoral, reforçando o estatuto de segunda sub-região portuguesa. De resto, existe uma grande estabilidade da generalidade das sub-regiões face à média da União.

A maioria das NUTS III tem sofrido fenómenos demográficos recessivos, especificamente em sub-regiões com menor densidade populacional, o que tem potenciado alguns processos de convergência. Excecionalmente, a região de Aveiro apresenta uma convergência real, com crescimento de população, incluindo acima da média da União. O maior crescimento da população em relação ao crescimento do PIB impede que a AM Lisboa se encontre num processo de divergência positiva (em relação à média da UE). Por último, destaque para a AM Porto que regista um processo de convergência com crescimento populacional ligeiramente inferior à média da União, mas positivo e acima da variação média de Portugal.

Figura 197 – Produto Interno bruto por habitante em Paridades Poder de Compra NUTSIII, 2016-2022

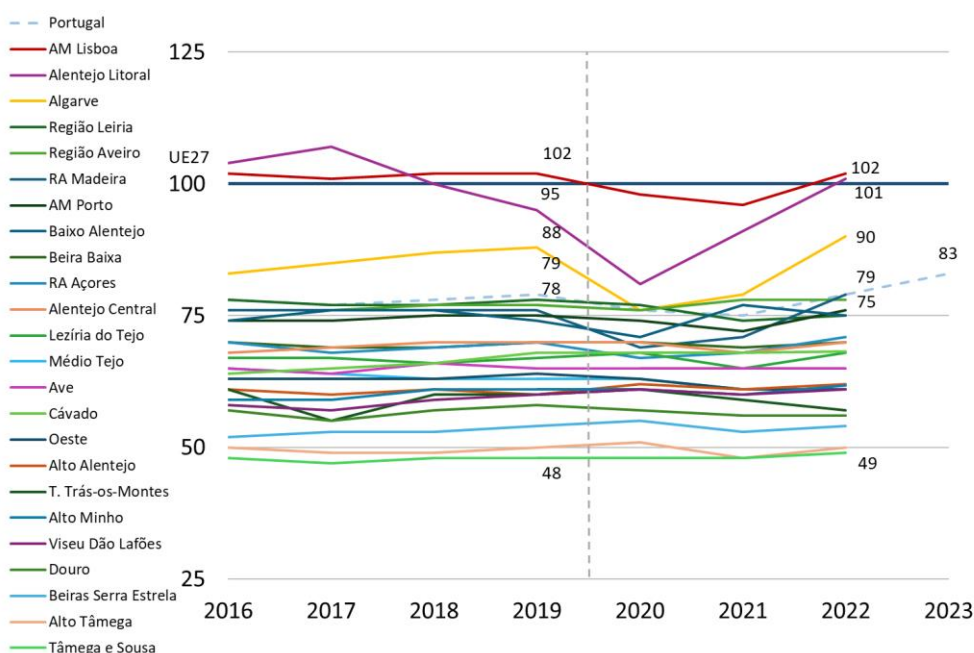


Figura 198 – Processo de convergência europeia (NUTS III) do PIB per capita (PPC), 2016-2022

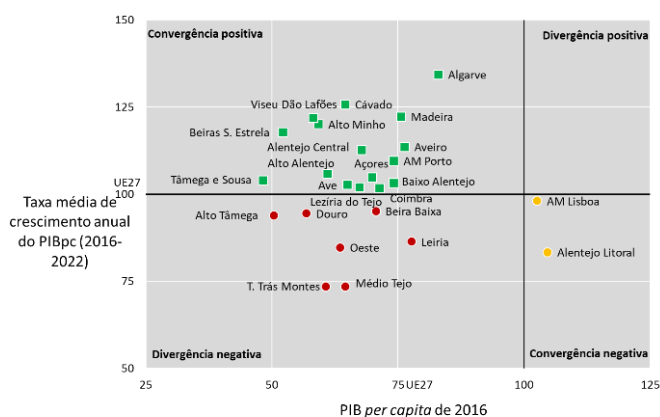
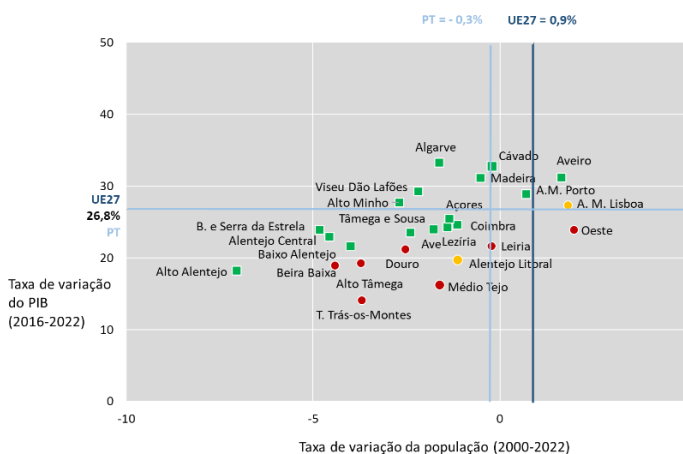


Figura 199 – Evolução PIB e população (NUTS III), 2016-2022



Fonte: Fonte: EUROSTAT, cálculos AD&C.

Esta agenda de base territorial consubstancia o modelo de desenvolvimento territorial adotado no Programa Nacional para a Política do Ordenamento do Território (PNPOT) e densificado nos Programas Regionais de Ordenamento do Território, e concretiza em cada um dos territórios nacionais também os objetivos das restantes três agendas, através de quatro domínios:



Domínio 4.1
Competitividade das redes
urbanas



Domínio 4.2
Competitividade e coesão na
baixa densidade



Domínio 4.3
Projeção da faixa atlântica



Domínio 4.4
Inserção territorial no mercado
ibérico

Atendendo às especificidades desta agenda, quer porque a abordagem regional das dinâmicas das restantes três agendas foi, sempre que possível, incluída nos textos anteriores dos respetivos capítulos, quer porque a análise das dinâmicas territoriais exige análises de escala mais fina onde não é possível segmentar pelos tipos de territórios sinalizados nos domínios, será apresentada de seguida uma abordagem distinta consubstanciada em:

- A apresentação sumária dos domínios estratégicos, com os seus eixos, sendo que nos domínios desta agenda os eixos de intervenção traduzem simultaneamente os respetivos objetivos;
- A apresentação dos instrumentos de planeamento e de medidas de forma integrada para os diversos domínios, sobretudo tendo presente que muitos dos instrumentos e medidas relevam para diversos domínios;
- A análise de um conjunto de informação que permite aferir a evolução e principais desafios nesta lógica estritamente territorial a escala infrarregional, nomeadamente a demografia, índices sintéticos de desenvolvimento, o sistema urbano na sua articulação urbano-rural e o acesso a serviços (e.g. educação, saúde, digital);
- Uma última análise sobre o tema das infraestruturas de transportes na conectividade do território nacional, pela sua relevância transversal nesta agenda¹⁷⁷.

¹⁷⁷ Em complemento ao tema dos transportes urbanos já analisado na agenda 3 no âmbito do contributo da mobilidade sustentável para o domínio-*Descarbonizar a sociedade e promover a transição energética*.

Competitividade das redes urbanas

Perante um país que apresenta uma grande diversidade de realidades e ritmos de crescimento, importa sublinhar que é nas cidades e metrópoles que estão presentes os recursos essenciais para a competitividade enquanto motores do desenvolvimento da coesão territorial.

Desse ponto de vista, importa manter um duplo foco: por um lado, é nas cidades que se concentram desafios climáticos, socioeconómicos e tecnológicos que pedem respostas estruturadas que reforcem o seu papel dinamizador; por outro, não pode ser esquecido que as cidades se inscrevem em conjuntos territoriais mais amplos, com os quais mantêm uma força espacial catalisadora e estruturadora e com efeitos de distribuição em função das relações urbano-rural.

Operacionalizando esta perspetiva identificam-se como relevantes as dinâmicas de cooperação intermunicipal e as abordagens integradas e de base funcional, nomeadamente em intervenções em áreas-chave tais como: descarbonização e transportes e sustentabilidade, temas abordados na agenda 3; conectividade digital, inovação e, atratividade, temas analisados na agenda 2; e articulação urbano-rural na provisão de serviços, regeneração física, económica e social ou reforço do papel dos atores da economia social, alguns dos quais centrais para a agenda 1.

Especificamente, respondendo à promoção das cidades de conhecimento, digitalização e inovação apresentam-se as estratégias regionais de especialização inteligente como potenciadoras da consistência dos ecossistemas de inovação regionais e ajustadas nas respostas específicas perante a realidade e as necessidades de coesão e de competitividade.

A Estratégia Portugal 2030 (p. 54) prevê como **objetivo global** deste domínio estratégico:

“Potenciar o papel das cidades e as zonas urbanas enquanto fatores de competitividade nacional”.

Concretamente, as intervenções programadas neste domínio organizam-se em torno dos seguintes **eixos de intervenção**:



Promover redes de cidades de conhecimento, digitalização e inovação

Promover a conectividade externa das cidades e das zonas urbanas, nomeadamente ao nível da conectividade digital

Melhorar a atratividade e sustentabilidade das cidades e reforçar o sistema urbano e a articulação urbano-rural

Apoiar a regeneração física, económica e social das zonas urbanas onde residam comunidades desfavorecidas

Promover o papel dos atores da economia social nas redes urbanas, em particular na prestação e gestão de serviços coletivos de interesse geral

Competitividade e coesão na baixa densidade

As áreas de baixa densidade/interior, não obstante enfrentarem desafios ao nível da coesão social e territorial, possuem ativos territoriais, materiais e imateriais, capazes de sustentar estratégias de crescimento assentes nestes recursos. Estes ativos diferenciadores devem funcionar como alavanca de um desenvolvimento sustentável capaz de diversificar a base económica, gerar escala e atrair e reter população e atividades.

No entanto, estes territórios enfrentam desafios dos quais se destaca a continuada perda demográfica (com intensidades distintas mesmo nestes territórios) acompanhada pelo envelhecimento populacional gerando problemas sociais e económicos com configurações e geografias distintas e complexas (tema central da agenda 1, bem como de alguns dos temas da competitividade da agenda 2 e gestão sustentável do território da agenda 3). Neste contexto, surge como relevante o papel da articulação rural-urbana/sistemas urbanos que permitem estruturar um sistema urbano polinucleado, fundamental para a provisão dos SIG e para o desenvolvimento e competitividade dos territórios funcionando como âncoras de estruturação e valorização do território.

A Estratégia Portugal 2030 prevê como **objetivo global** para este domínio estratégico:

“Promover a competitividade e coesão dos territórios da baixa densidade / interior, [assumindo-os] como espaços de oportunidade (...)”. Estratégia Portugal 2030, RCM n.º 98/2020.178

No sentido de se responder a estes desafios, neste domínio estão previstos os seguintes **eixos de intervenção**:



Promoção do crescimento económico e emprego com base no potencial endógeno e nas possibilidades que o teletrabalho pode proporcionar na fixação de trabalhadores qualificados atraídos pelas características destes territórios, promovendo a valorização em toda a sua plenitude dos recursos endógenos, com particular realce para a aposta no turismo enquanto elemento agregador da estratégia de afirmação dos territórios;

Conservar, proteger, promover e desenvolver o património natural e cultural

Diversificar a base económica, promovendo o aparecimento de novas atividades geradoras de valor e criadoras de emprego

Otimizar a gestão e prestação em rede dos serviços coletivos existentes nas áreas da educação, desporto, saúde, cultura, social e de índole económica e associativa, assegurando níveis adequados de provisão de bens e serviços públicos e acesso às redes digitais, potenciando as ligações rural-urbano

Potenciar o papel da economia social na gestão da rede de serviços coletivos

¹⁷⁸ Estratégia Portugal 2030, Resolução do Conselho de Ministros n.º 98/2020, pág. 56.

Projeção da faixa atlântica

Considerando a sua posição de charneira no contexto geoestratégico e comercial, nomeadamente no que diz respeito à privilegiada localização do nosso país na interceção de rotas Norte-Sul Este-Oeste e com “*jurisdição cerca de 50 % das massas de águas marinhas do mar pan-europeu e cerca de 50 % dos respetivos solos e subsolos marinhos*” – é um desafio estruturante a capacidade de melhoria da competitividade do sistema portuário e, paralelamente, da sua capacidade de ser diferenciador do ponto de vista da sua eficiência e sustentabilidade, na resposta agregada à transição verde. Este sistema, está, claro, e por inerência, a par com o desafio concernente das ligações rodoferroviárias, numa lógica de resposta quer à conexão internacional, quer às ligações intra e intermodais.

No quadro deste domínio destaca-se ainda, por um lado, o desafio particular que se coloca à necessidade de reforço do potencial geográfico e económico das Regiões Autónomas e, por outro, os desafios da exploração e gestão da fronteira marítima que integra a conjugação de áreas de intervenção tais como defesa, segurança, proteção, salvaguarda e gestão de recursos marinhos e que, por isso, se articulam de forma estreita com o domínio economia do mar sustentável, da agenda temática 3 – “Transição climática e sustentabilidade dos recursos”.

A [Estratégia Portugal 2030](#) (p. 59) prevê como **objetivo global** para este domínio estratégico:

“Explorar a profundidade atlântica do litoral nacional potenciada pelas regiões insulares para a projeção da economia portuguesa na economia global, promovendo a competitividade externa portuguesa (...)”.

No sentido de se responder a estes desafios, neste domínio estão previstos os seguintes **eixos de intervenção**:



Melhorar a competitividade do sistema portuário e do transporte marítimo, promover as redes logísticas e das ligações rodoferroviárias a portos, explorando as oportunidades criadas pela reconfiguração das grandes rotas marítimas de comércio internacional

Aproveitar o potencial geográfico e económico das Regiões Autónomas

Explorar e gerir a fronteira marítima

Caixa 20 –Regiões Autónomas e Ultraperiféricidade: contexto e principais desafios

As Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira integram o conjunto das nove Regiões Ultraperiféricas (RUP) da União Europeia, estatuto consagrado no artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Este enquadramento reconhece as especificidades permanentes destas regiões — insularidade, afastamento geográfico, reduzida dimensão de mercado, condições climáticas e ambientais particulares e maior vulnerabilidade económica — e justifica a adoção de medidas específicas destinadas a promover a sua plena integração no mercado interno e a sua valorização como plataformas estratégicas da Europa no Atlântico.

A Comunicação da Comissão Europeia “Uma parceria estratégica reforçada e renovada com as regiões ultraperiféricas da UE” (COM/2017/623) reforçou o compromisso da União Europeia e dos Estados-Membros para com estas regiões, no sentido de apoiar a superação dos seus constrangimentos estruturais e potenciar novas fontes de crescimento, nomeadamente através da melhor utilização dos seus recursos e da diversificação da sua base económica.

Neste contexto, as Regiões Autónomas beneficiam de um conjunto de instrumentos específicos no âmbito da política de coesão e dos programas europeus, que incluem: dotação adicional do FEDER para compensação de sobrecustos; taxas de cofinanciamento até 85%; maior flexibilidade na aplicação dos fundos; apoio à cooperação inter-RUP; e medidas para reforço da conectividade externa e da integração digital.

A Estratégia Portugal 2030, no âmbito da sua Agenda 4, integra plenamente estas orientações, valorizando o papel estratégico das Regiões Autónomas na projeção atlântica de Portugal e promovendo a sua integração em redes logísticas, científicas, energéticas e digitais globais. O objetivo é reforçar a orientação atlântica do País, transformando estas regiões em plataformas avançadas de inovação, conhecimento, desenvolvimento sustentável e cooperação internacional.

Por outro lado, em matéria de opções estratégicas de investimento, no quadro do Portugal 2030 e do PRR, destacam-se as prioridades estratégicas para as Regiões Autónomas:

- Inovação e Digitalização: criação de hubs de inovação tecnológica, investimentos em conectividade digital e capacitação de pequenas e médias empresas para participação na economia digital global;
- Sustentabilidade e Economia Verde: instalação de infraestruturas de energias renováveis (eólica, solar, marinha), promoção da economia circular, bioeconomia e proteção ambiental, posicionando as Regiões como modelos de transição energética sustentável;
- Economia Azul e Biotecnologia Marinha: valorização do potencial marítimo, nomeadamente para investigação científica, energias oceânicas, pesca sustentável, aquacultura e desenvolvimento de tecnologias marinhas;
- Turismo Sustentável e Diversificação Económica: redução da dependência do turismo tradicional e criação de novos setores de atividade económica;
- Infraestruturas e Conectividade: melhoria das acessibilidades externas e internas, promoção da integração em redes de transporte inteligentes e de soluções logísticas inovadoras, superando os constrangimentos geográficos e reforçando a mobilidade de pessoas e bens.

A mobilidade e a conectividade representam um desafio comum e estruturante para ambas as Regiões Autónomas, enquanto territórios insulares dispersos, sendo fundamentais para garantir a coesão económica, social e territorial, bem como para viabilizar a integração plena das Regiões no espaço europeu e global.

Apesar da relevância dos instrumentos existentes, as Regiões Autónomas têm reiterado a necessidade de uma maior adaptação das políticas europeias e nacionais às realidades específicas das RUP, garantindo que a política de coesão e os fundos europeus respondam eficazmente aos desafios demográficos, económicos e ambientais que enfrentam.

A valorização das Regiões Autónomas na Agenda 4 da Estratégia Portugal 2030 concretiza, assim, a ambição de Portugal de afirmar a sua dimensão atlântica e reforçar a sua presença global, promovendo o desenvolvimento sustentável, a coesão territorial e a resiliência destas regiões enquanto plataformas estratégicas da Europa no Atlântico.

Inserção territorial no mercado ibérico

As áreas de fronteira entre Portugal e Espanha sobressaem em termos de disparidades socioeconómicas e demográficas face aos restantes espaços da Península Ibérica. Por outro lado, e apesar de ser um dos territórios transfronteiriços europeus com menor densidade populacional e menor nível de criação de riqueza, as diferenças entre os dois lados da fronteira também são significativas. Para além da organização administrativa dos dois países, enquanto a zona de fronteira espanhola se estrutura em torno de algumas médias/grandes cidades, a dimensão dos centros urbanos do lado português é bem mais reduzida.

Neste domínio, assume particular importância as dinâmicas de cooperação transfronteiriça potenciadas pelo Programa de Cooperação Transfronteiriça Espanha-Portugal (POCTEP), enquadrado pela Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço (ECDT). O território transfronteiriço apresenta desafios particularmente relevantes para as outras 3 agendas, por exemplo: na questão da sustentabilidade demográfica da agenda 1; na promoção do conhecimento e inovação como forma de criar valor sobre os produtos endógenos e de atrair novas atividades da agenda 2; ou na gestão de riscos, valorização e ativos ambientais e promoção de uma agricultura e florestas sustentáveis da agenda 3.

A [Estratégia Portugal 2030](#) (p. 60) prevê como **objetivo global** para este domínio estratégico:

“Apostar na centralidade ibérica dos territórios transfronteiriços com a identificação de projetos específicos, capazes de alavancar um novo paradigma na relação transfronteiriça e de favorecer a coesão territorial destes espaços”.

No sentido de se responder a estes desafios, neste domínio estão previstos os seguintes **eixos de intervenção**:







Adotar e implementar uma estratégia de orientação para o mercado ibérico dos territórios das regiões de fronteira continental, promovendo o planeamento integrado da cooperação transfronteiriça e incentivando a atividade económica nos territórios confinantes com Espanha

Melhorar as ligações rodoferroviárias transfronteiriças

Uma perspetiva integrada dos instrumentos e resultados nos Domínios de Intervenção

Figura 200 – Mapeamento de Instrumentos de planeamento e outros instrumentos de política relevantes mobilizados nos domínios de intervenção da Agenda Temática 4

Instrumentos de Planeamento				
	Domínio 4.1 Competitividade e das redes urbanas	Domínio 4.2 Competitividade e e coesão na baixa densidade	Domínio 4.4 Inserção territorial no mercado ibérico	Domínio 4.3 Projeção da faixa atlântica
Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)	✓	✓	✓	✓
Programa Nacional de Investimentos 2030 – PNI 2030 (RCM n.º 192/2023, de 26 de dezembro)	✓	✓	✓	✓
Estratégia Nacional para uma Especialização Inteligente 2030	✓	✓		✓
Estratégia Nacional para os Territórios Inteligentes	✓	✓	✓	
Estratégia Regional Alentejo 2030	✓	✓	✓	✓
Estratégia de Desenvolvimento Regional Algarve 2030	✓	✓	✓	✓
Estratégia Regional Lisboa 2030	✓			✓
Visão Estratégica para a Região Centro 2030	✓	✓	✓	✓
Norte 2030	✓	✓	✓	✓
Orientações De Médio Prazo 2021-2024 da Região Autónoma dos Açores				✓
Plano de Desenvolvimento Económico e Social (PDES 2030) da Região Autónoma da Madeira				✓
Estratégias de Desenvolvimento Regional das Entidades Intermunicipais (CIM/AM)	✓	✓	✓	
Estratégia Regional de Especialização Inteligente 2030 Alentejo	✓	✓	✓	✓
Estratégia Regional de Especialização Inteligente Algarve 2.0	✓	✓	✓	✓
Estratégia de Especialização Inteligente de Lisboa	✓			✓
Estratégia Regional de Especialização Inteligente do Centro	✓	✓	✓	✓
RIS3 Norte	✓	✓	✓	✓
Estratégia de Investigação e Inovação para a Especialização Inteligente para a Região Autónoma dos Açores 2022-2027				✓
Estratégia Regional De Especialização Inteligente Região Autónoma Da Madeira 2021-2027				✓





Instrumentos de Planeamento				
	Domínio 4.1 Competitividade e das redes urbanas	Domínio 4.2 Competitividade e e coesão na baixa densidade	Domínio 4.4 Inserção territorial no mercado ibérico	Domínio 4.3 Projeção da faixa atlântica
Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo (PROT Alentejo)	✓	✓	✓	✓
Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT Algarve)	✓	✓	✓	✓
Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML)	✓			✓
Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROTOVT)	✓	✓		
Programa de Valorização do Interior (PVI)	✓	✓	✓	
Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço		✓	✓	
Programa de Revitalização do Pinhal Interior (PRPI)		✓		
Programa de Revitalização do Parque Nacional da Serra da Estrela		✓	✓	
Estratégia de Sustentabilidade do Turismo Transfronteiriço 2022-2024			✓	
Programa Nacional de Apoio ao Investimento da Diáspora (PNAID)	✓	✓	✓	
Programa de Captação de Investimento para o Interior (PC2II)		✓	✓	
Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 (ENM 2021-2030)				✓
Plano de Ação da Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030	✓			✓
Estratégia Nacional para a Conetividade em Redes de Comunicações Eletrónicas de Capacidade Muito Elevada 2023-2030		✓	✓	
Plano Ferroviário Nacional	✓	✓	✓	✓
Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente				✓

Figura 201 – Mapeamento de medidas mobilizadas nos domínios de intervenção da Agenda Temática 4

				
	Domínio 4.1 Competitividade das redes urbanas	Domínio 4.2 Competitividade e coesão na baixa densidade	Domínio 4.4 Inserção territorial no mercado ibérico	Domínio 4.3 Projeção da faixa atlântica
Medidas mobilizadas				
Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano (PEDU) PT 2020- abordagem de integração dos investimentos em distintas áreas com forte incidência e especificidade urbana como estratégias de baixo carbono (eficiência energética e mobilidade sustentável), regeneração, revitalização e atratividade das áreas urbanas	✓✓	✓	✓	
Pactos para o Desenvolvimento e Coesão Territorial (PDCT) PT 2020- quadro diversificado de opções de investimento das comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas em função das prioridades identificadas nas respetivas Estratégias Integradas de Desenvolvimento Territorial (EIDT)	✓✓	✓✓	✓✓	
Iniciativa Nacional Cidades Circulares (InC2)- abordagem de trabalho em rede e de planeamento que visou contribuir para a transição para uma economia circular	✓✓	✓		
Instrumentos Territoriais Integrados das Entidades Intermunicipais (ITI CIM/AM) PT 2030 – abordagem territorial focada na reorganização e qualificação da oferta e provisão de SIG, promovendo a adequada articulação funcional urbano-rural, no reforço do sistema urbano policêntrico e suas interconexões e na valorização dos ativos territoriais	✓✓	✓✓	✓✓	
Instrumentos Territoriais Integrados Redes Urbanas PT 2030 - visam estruturar redes de centros urbanos para implementação de estratégias conjuntas, com vista a fortalecer a competitividade	✓✓	✓		
Instrumento Territorial Integrado do Pinhal Interior- intervenção integrada de programação e financiamento de ações específicas para responder aos desafios do território identificado no PNPOT como a estruturar		✓✓		
Instrumento Territorial Integrado Água e Ecossistemas de Paisagem- intervenção integrada concertada entre o Alentejo e o Alentejo como resposta a desafios específicos comuns às duas regiões		✓✓	✓	
Instrumento Territorial Integrado Oeste e Vale do Tejo- Estratégia territorial integrada focada na vocação agroalimentar e logística, na valorização da água como elemento ambiental e turístico diferenciador e na criação de um centro de inteligência e de desenvolvimento territorial comuns às três NUTSIII	✓✓	✓✓		

				
	Domínio 4.1 Competitividade das redes urbanas	Domínio 4.2 Competitividade e coesão na baixa densidade	Domínio 4.4 Inserção territorial no mercado ibérico	Domínio 4.3 Projeção da faixa atlântica
Medidas mobilizadas				
Programas Integrados de Apoio às Comunidades Desfavorecidas nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto (Componente 3 PRR) – visa combater a pobreza e a exclusão social em comunidades desfavorecidas	✓✓			
Programa Bairros saudáveis (RCM 52 A 2020) - tem a finalidade de dinamizar parcerias e intervenções locais de promoção da saúde e da qualidade de vida das comunidades	✓	✓	✓	
Mobilidade urbana sustentável (PT 2020, PT 2030 e PRR) ¹⁷⁹	✓✓	✓		
PROVERE/PADRE (PT 2020 e PT 2030) - estratégias/planos de ação desenvolvidos por entidades territoriais relevantes para a valorização dos recursos endógenos		✓✓	✓	
Sistema de Incentivos ao Empreendedorismo e ao Emprego (SI2E) PT 2020 - instrumento destinado a apoiar pequenos investimentos empresariais de âmbito local em micro e pequenas empresas	✓	✓	✓	
+ CO3SO Emprego PT 2020- sistema de apoio ao emprego e empreendedorismo	✓	✓	✓	
Programa de Apoio à Produção Nacional (PAPN) PT 2020 – programa de apoio direto ao investimento empresarial produtivo com o objetivo estimular a produção nacional, dirigida essencialmente ao setor industrial	✓	✓	✓	
Abordagem LEADER- lançada em 1991 com o objetivo de aumentar o potencial de desenvolvimento das zonas rurais, recorrendo a uma abordagem ascendente, valorizadora das comunidades e recursos locais		✓✓	✓	
Valorizar- programa Portugal de apoio ao investimento na promoção da qualificação do destino turístico Portugal que prevê a concessão de apoios financeiros para a regeneração e reabilitação dos espaços públicos com interesse para o turismo, valorização turística do património cultural e natural, redução da sazonalidade e criação de valor	✓	✓	✓	
Programa Regressar – implementa benefícios fiscais, apoio financeiro para os emigrantes e seus familiares e uma linha de crédito para promover o investimento e a criação de novos negócios, com o objetivo de promover o regresso dos emigrantes	✓	✓✓	✓	

¹⁷⁹ Integrado no domínio Descarbonizar a sociedade e promover a transição energética da Agenda 3: Transição climática e sustentabilidade dos recursos

				
	Domínio 4.1 Competitividade das redes urbanas	Domínio 4.2 Competitividade e coesão na baixa densidade	Domínio 4.4 Inserção territorial no mercado ibérico	Domínio 4.3 Projeção da faixa atlântica
Medidas mobilizadas				
Programa Trabalhar no Interior- apoio financeiro à mobilidade geográfica para o interior no mercado de trabalho que contempla as medidas Emprego Interior MAIS (criação do próprio emprego ou profissionais que exerçam atividade profissional à distância em território do interior) e o Habitar no Interior (rendas acessíveis para os trabalhadores em mobilidade)		✓✓	✓	
34 unidades móveis de saúde para cobrir regiões de baixa densidade-Componente 1 PRR: Reforço de investimento para os cuidados de saúde primários	✓	✓✓	✓	
Aumentar a coesão territorial e melhorar a competitividade para impulsionar o desenvolvimento económico, nomeadamente nas regiões interiores- Infraestruturas (Componente 7 PRR)	✓	✓✓	✓✓	
Balcões de inclusão — unidades móveis, especialmente em territórios de baixa densidade, com vista à promoção do acesso a serviços coletivos de proximidade (PT 2030)		✓✓	✓	
Apoio para a melhorar a conectividade digital- Aumentar o número de alojamentos em zonas de baixa densidade servidos por redes de comunicações eletrónicas de capacidade muito elevada (PT 2030)		✓✓	✓	
Contratação de Recursos Humanos Altamente Qualificados em territórios de baixa densidade (PT 2030)		✓✓	✓	
Infraestrutura ferroviária- Sistema ferroviário (não RTE-T); Ferrovia, Portos, plataformas logísticas e plataformas multimodais (RTE-T)- PT 2020; Ligação Ferroviária Sines/Elvas (Espanha): Troço Évora-Caia e Estação Técnica ao km 118 da Linha do Sul ; Beira Alta line (Pampilhosa-Vilar Formoso): detailed design and works; Ligação Ferroviária Sines/Elvas (Espanha): Troço Évora-Caia – 2.ª Fase ; Ligação Ferroviária Sines/Elvas (Espanha): Troço Sines-Ermidas-Grândola (Obra)- Mecanismo Interligar a Europa 2014-2020 ; Railway connection Sines/Elvas (Spain): Évora-Évora Norte Section- Mecanismo Interligar a Europa 2021-2027	✓	✓	✓✓	✓✓
Infraestrutura portuária- Aeroportos, portos, plataformas logísticas e ligações multimodais (não RTE-T); Ferrovia, Portos, plataformas logísticas e plataformas multimodais (RTE-T)- PT 2020; Dual Use Intermodal Terminal and Rail Extensions in the Port of Aveiro ; Reinforcement of Dock 1 North of the port of Leixões for dual use and rail connectivity- Mecanismo Interligar a Europa 2021-2027				✓

				
	Domínio 4.1 Competitividade das redes urbanas	Domínio 4.2 Competitividade e coesão na baixa densidade	Domínio 4.4 Inserção territorial no mercado ibérico	Domínio 4.3 Projeção da faixa atlântica
Medidas mobilizadas				
Infraestrutura aeroportuária- Aeroportos, portos, plataformas logísticas e ligações multimodais (não RTE-T) (PT 2020)	✓	✓	✓	✓
Desenvolver uma RTE-T resiliente às alterações climáticas, inteligente, segura, sustentável e intermodal- conjunto de investimentos em Infraestrutura ferroviária, Infraestrutura portuária e Infraestrutura aeroportuária (PT 2030)	✓	✓	✓	✓
Mecanismo Financeiro do Espaço Económico Europeu (EEA Grants Portugal) - Programa Crescimento Azul, conjunto de projetos nas áreas do Desenvolvimento empresarial, inovação e PME, Investigação e Educação, Bolsas de Estudo, Aprendizagem e Empreendedorismo Jovem.				✓
Componente C10 Plano de Recuperação e Resiliência - Rede de Infraestruturas para a Economia Azul, em <i>Green Shipping</i> e a Reforma do Ecossistema de Infraestruturas de Suporte à Economia Azul				✓
RCM n.º 156-A/2023- Autorização da despesa relativa ao concurso público internacional para a instalação, gestão, exploração e manutenção de redes de fibra ótica para territórios onde a mesma não existe ou existe sem qualidade, permitindo o acesso à Internet em banda larga		✓✓	✓	

Caixa 21 – Evolução do modelo de governação multinível: descentralização e reforço das competências das CCDR

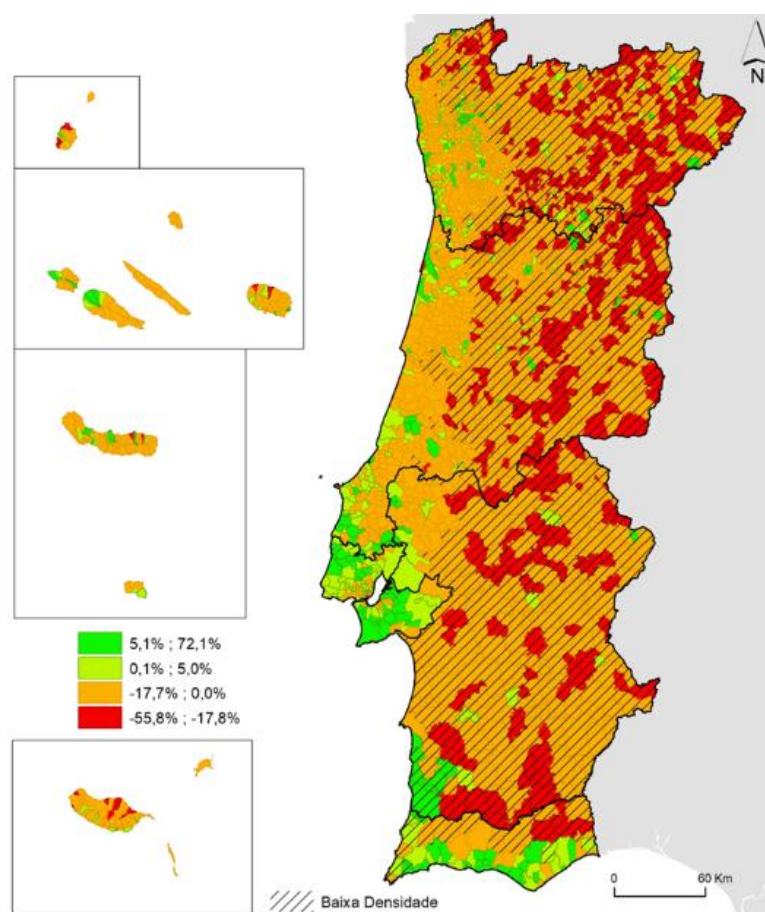
No atual quadro de governança multinível em Portugal, decorrente da incorporação nas CCDR, I.P. de novas competências que estavam sob a égide de diversas entidades da administração central e da revisão das competências dos Conselhos Regionais e dos Conselhos de Coordenação Intersetorial ([Decreto-Lei n.º 36/2023](#)), bem como da conclusão do processo de transferência de competências para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais, iniciado em 2018 ([Lei n.º 50/2018](#)), foram celebrados Contratos-Programa entre o Governo e as CCDR, I.P. onde se estabeleceram os objetivos e metas (associados a indicadores) que as regiões devem alcançar para contribuir para os objetivos nacionais em diversas áreas de política. Por último, foram revistas as competências e composição Conselho de Concertação Territorial ([Decreto-Lei n.º 35/2023](#)) que é o fórum político de coordenação entre o Governo Central e as entidades regionais e locais no que diz respeito às políticas dirigidas às políticas regionais, sub-regionais e locais. No contexto da presente reforma, é a este Conselho que cabe a responsabilidade pela aprovação dos Contratos-Programa.

Dinâmicas territoriais

Para além da vertente dos desafios demográficos elencados na agenda 1, as **tendências de evolução da população** podem ser demonstradoras da capacidade de atração e de retenção de pessoas nos diversos territórios (urbanos, rurais ou de transição). Numa análise comparada entre os dois períodos censitários (2011 e 2021), verifica-se que, na última década, Portugal registou um decréscimo populacional de 2,1%. Em 2011 residiam no país 10,562 milhões e em 2021 residiam menos 219.112, num total de 10,343 milhões.

A distribuição da taxa de variação no território nacional permite confirmar uma concentração do crescimento num número reduzido de concelhos da orla costeira, sobretudo nos da Área Metropolitana de Lisboa e do Algarve. O restante território revela um crescimento quase nulo ou uma perda agravada de população acompanhando todo o território de baixa densidade, mas com maior incidência no interior do país, em particular no Norte e Centro. Nos territórios com maior perda populacional registam-se algumas freguesias que contrariam a tendência o que pode resultar do impacto do saldo natural e ou saldo migratório positivos, assim como a outros fatores associados a algum dinamismo e capacidade de polarização de alguns centros urbanos e cidades de média dimensão e ou da sua proximidade a Espanha.

Figura 202 –Taxa de variação da população residente, por freguesia, 2011-2021
 (Censos)



Fonte: INE, Censos (Cálculos AD&C)

No entanto, os dados das estimativas da população registam que entre 2019 e 2023, a população teve um acréscimo de cerca de 260.000 residentes, tendo sido estimada, para 2023, uma taxa de crescimento efetivo de 1,16%. Este reforço de ganho populacional deve-se à compensação gerada pelo componente migratória que passou de 0,65% em 2019, para 0,69% em 2021 e 1,46% em 2023.

A análise das taxas de variação da população por NUTS III em 2019 e 2023, demonstra a maior capacidade de muitas NUTS III passarem a ter saldos populacionais anuais positivos derivados dos movimentos migratórios, mesmo em sub-regiões mais interiores. Ainda, assim, estes recentes acréscimos populacionais não são suficientes para inverter a tendência registada na década anterior, sobretudo no interior.

Figura 203 – Taxa de crescimento efetivo, 2019

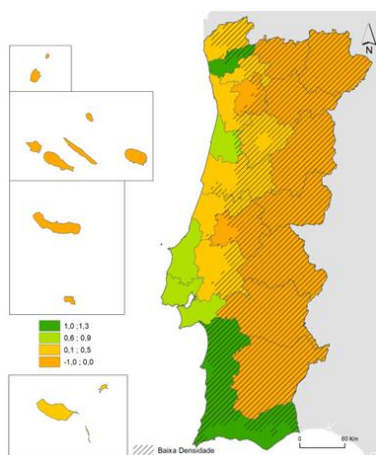


Figura 204 – Taxa de crescimento efetivo, 2023

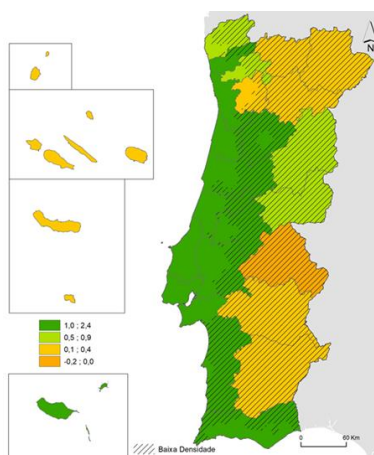
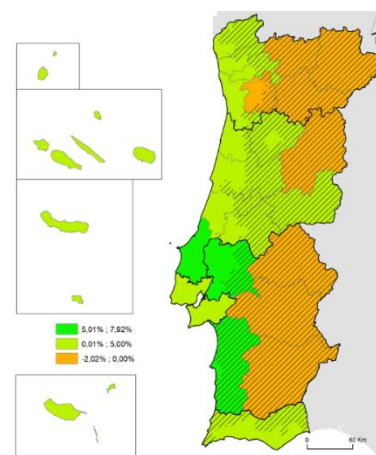


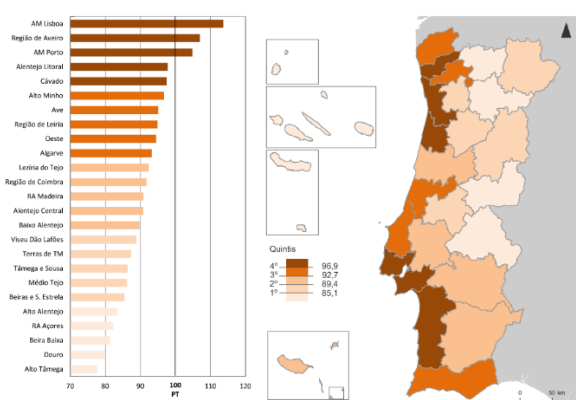
Figura 205 – Taxa de variação da população residente, NUTS III, 2019/2023



Fonte: INE, Estimativas da população residente (Cálculos AD&C).

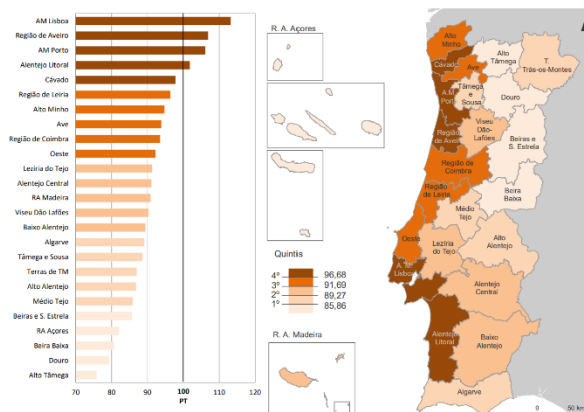
O **Índice Sintético de Desenvolvimento Regional (ISDR)** permite acompanhar o desenvolvimento regional conjugando o desempenho das suas diferentes componentes. No conjunto das três dimensões do desenvolvimento regional, o índice de competitividade é o que apresenta maior disparidade regional. Em 2021 a sub-região do Alentejo Litoral juntou-se às 4 sub-regiões que superam a média nacional, mais uma face a 2019. A Área Metropolitana de Lisboa permanece a sub-região com índice mais elevado em ambos os períodos de análise, destacando-se ainda a Região de Coimbra pela subida considerável em oposição à descida do Algarve na hierarquia.

Figura 206 – ISDR Competitividade, 2019



Fonte: [Instituto Nacional de Estatística](https://inec.pt/)

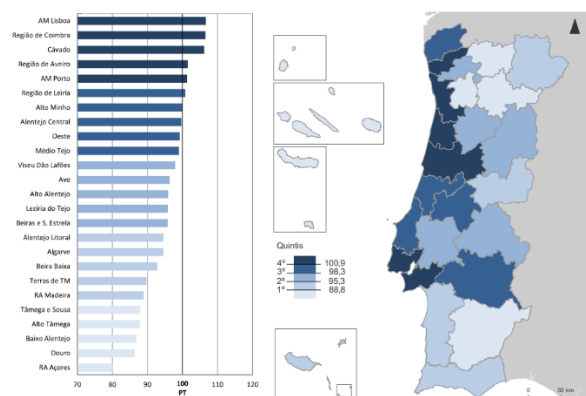
Figura 207 – ISDR Competitividade, 2021



Fonte: [Instituto Nacional de Estatística](https://inec.pt/)

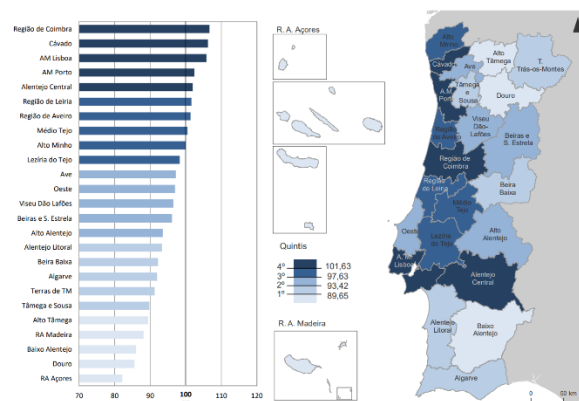
A componente da coesão continua a apresentar uma menor disparidade regional que a observada na dimensão da competitividade. O número de sub-regiões que superam a média nacional nesta componente do ISDR teve um acréscimo, passando para 7 em 2021. De 2019 para 2021 registaram-se alterações das posições hierárquicas, embora mantendo-se uma oposição entre o litoral e o interior. O litoral Norte e Centro, bem como o Alentejo Central a sul, são os territórios com melhores resultados neste índice, face aos restantes.

Figura 208 – ISDR Coesão, 2019



Fonte: [Instituto Nacional de Estatística](#)

Figura 209 – ISDR Coesão, 2021



Fonte: [Instituto Nacional de Estatística](#)

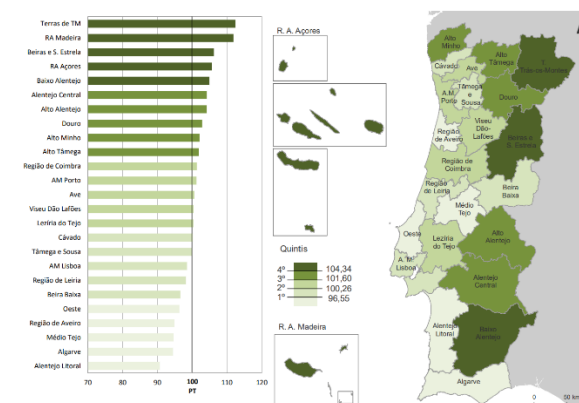
Na componente da qualidade ambiental apenas 8 sub-regiões litorais apresentavam, em 2021 (menos uma face a 2019), uma qualidade inferior à média nacional. Em termos hierárquicos, os dois períodos em análise não trouxeram grandes diferenças relativamente às sub-regiões que mantiveram a superação face à média nacional (exceto o Alto Alentejo que foi substituído pelo Baixo Alentejo). No entanto, em 2021 a Região Autónoma da Madeira foi ultrapassada pelas Terras de Trás-os-Montes nesta componente.

Figura 210 – ISDR Qualidade Ambiental, 2019



Fonte: [Instituto Nacional de Estatística](#)

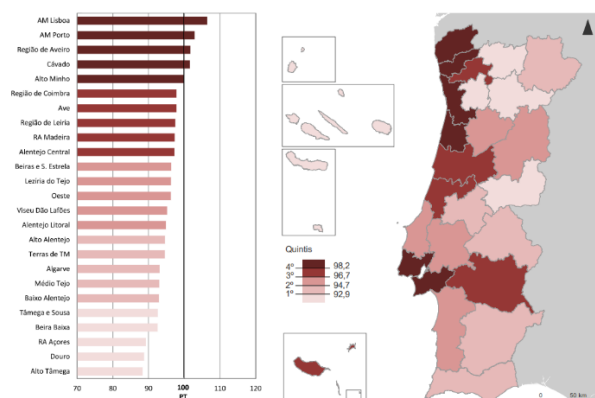
Figura 211 – ISDR Qualidade Ambiental, 2021



Fonte: [Instituto Nacional de Estatística](#)

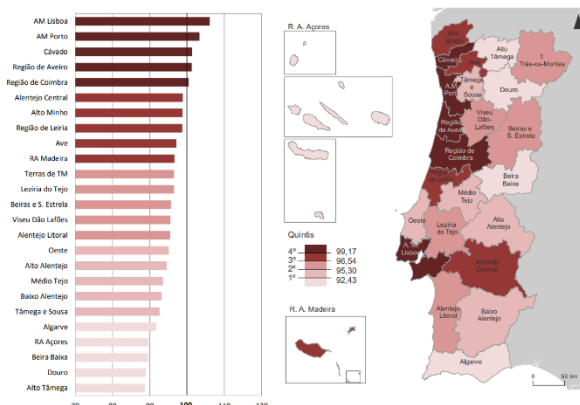
O resultado do desempenho conjunto das componentes descritas anteriormente, permite verificar que entre 2019 e 2021 registou-se um aumento do número de sub-regiões que superaram a média nacional, passando de 4 para 5.

Figura 212 – ISDR Índice Global, 2019



Fonte: [Instituto Nacional de Estatística](#)

Figura 213 – ISDR Índice Global, 2021



Fonte: [Instituto Nacional de Estatística](#)

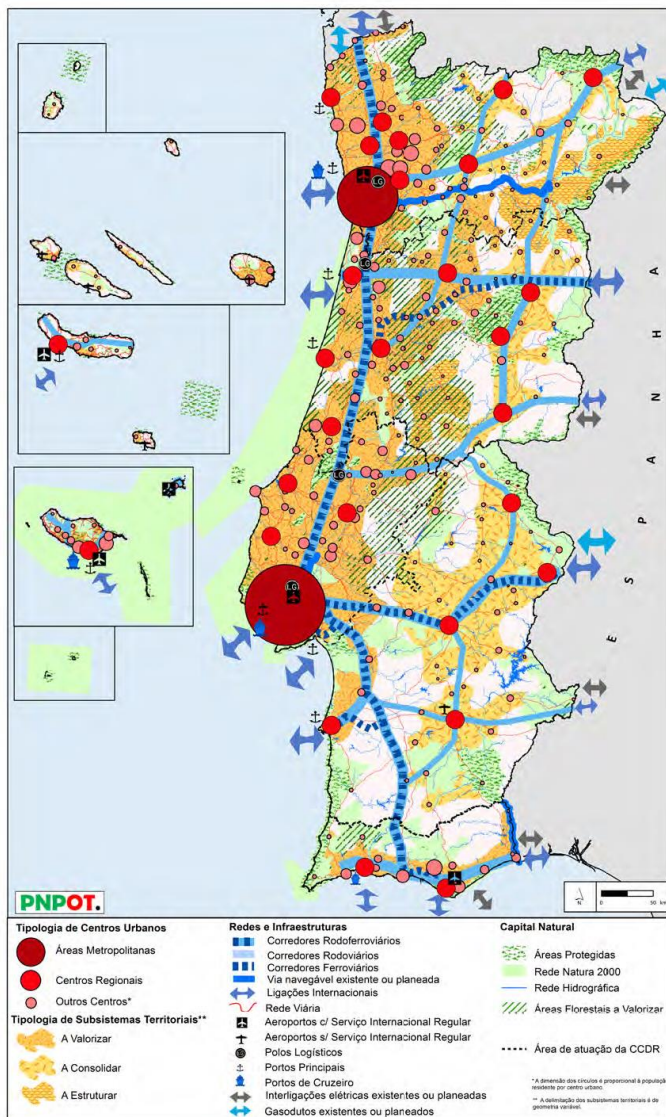
O **sistema urbano** corresponde a um dos sistemas que configura o modelo territorial do PNPOT (a par dos sistemas Natural, Social, Económico e de Conectividade) e o Programa identifica como desafio para as próximas décadas, a promoção de um sistema policêntrico através: da afirmação das metrópoles e das principais cidades como motores de internacionalização e de competitividade externa; do reforço da cooperação interurbana e rural-urbana e da promoção da qualidade urbana.

O **modelo territorial** e, em particular, o sistema urbano demonstra que a estrutura do território nacional tem uma representação análoga à da população residente no continente, como se comprova pelo facto de todos os subsistemas territoriais identificados no PNPOT como “a estruturar” ou “a consolidar” estarem localizados em territórios de baixa densidade.

A nível nacional, o desenvolvimento urbano policêntrico passa pelo reforço dos nós urbanos de âmbito regional e a integração entre territórios (relações interurbanas e rurais-urbanas) de forma a atenuar as disparidades socioeconómicas inter e intrarregionais. Promover um modelo policêntrico propicia uma organização territorial mais equilibrada, estruturada por um conjunto de cidades que oferecem uma diversidade de funções, nomeadamente a disponibilização de SIG, e garantem a articulação urbano-rural.

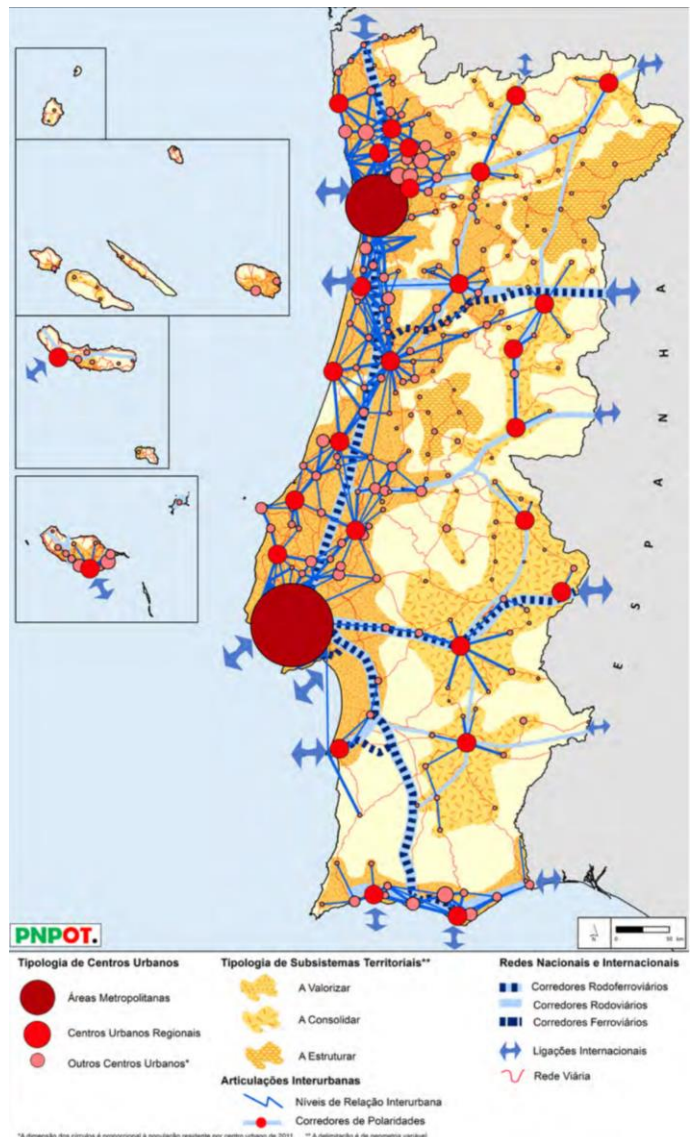
À escala europeia, a promoção do policentrismo passa por aumentar o número de cidades portuguesas com capacidade de inovação e polarização de âmbito supranacional, promovendo os centros urbanos enquanto âncoras do desenvolvimento regional e de competitividade externa bem como a sua inserção em redes internacionais.

Figura 214 – Modelo Territorial do PNPOT



Fonte: [Direção Geral do Território](#)

Figura 215 – Sistema Urbano do Modelo Territorial

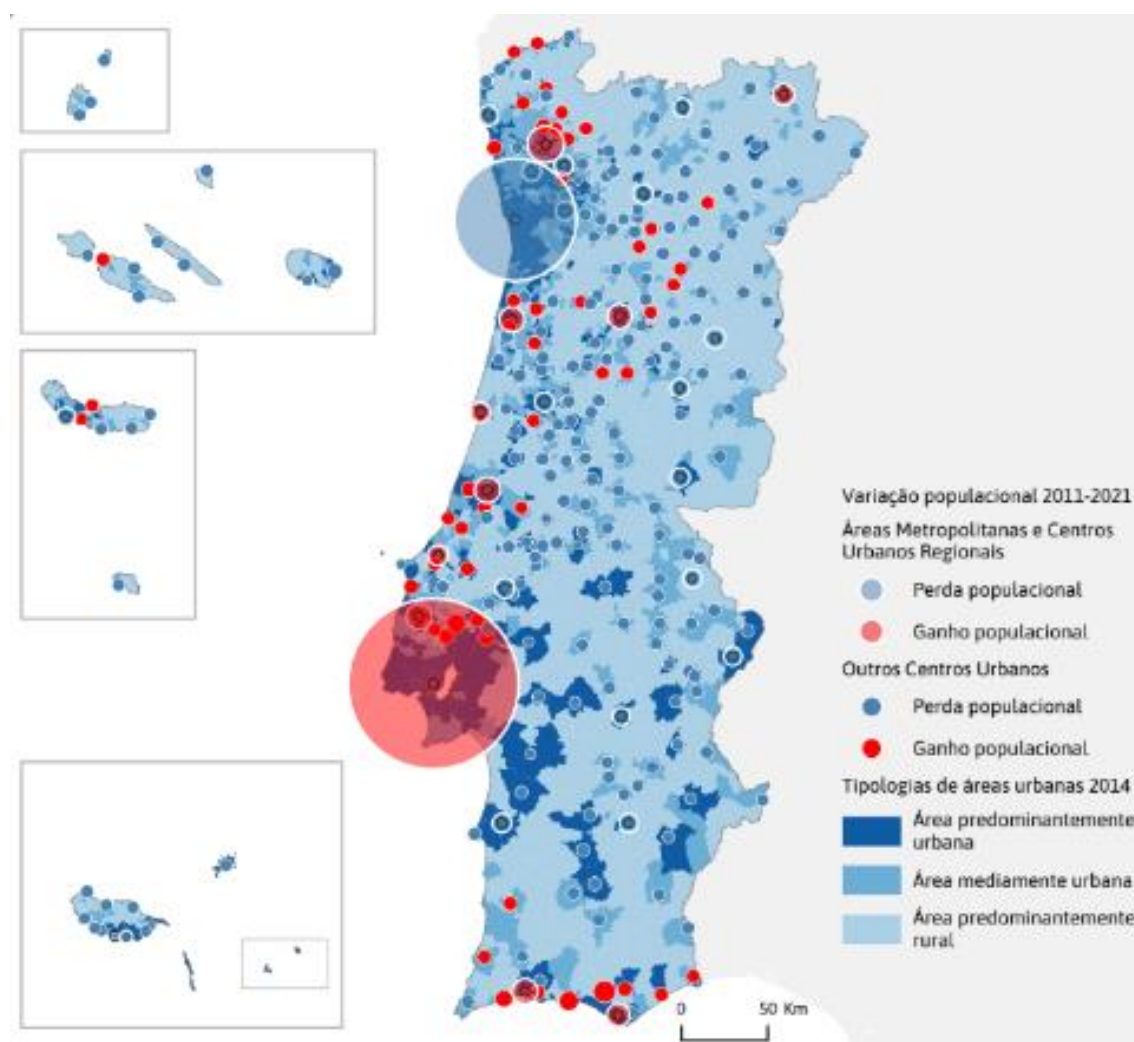


Fonte: [Direção Geral do Território](#)

O reforço do papel estruturante dos centros urbanos na organização territorial está intimamente ligado à atração e fixação da população que, por sua vez, é reveladora do dinamismo desses centros urbanos. Os dados analisados pela Direção Geral do Território no REOT 2022¹⁸⁰, demonstram que entre 2011 e 2021, a população residente nos centros urbanos do PNPOT diminuiu 0,15% (11.969 residentes). Pese embora os Centros Urbanos Regionais tenham registado uma variação positiva de 1% (15.561 residentes), o comportamento dos centros urbanos de menor dimensão influencia a diminuição global registada (taxa de variação de -2,6%, correspondente a 52.566 residentes).

¹⁸⁰ [REOT 2022](#) - Dados relativos a 2021, também neste caso de análise de dados censitários não é possível captar as evoluções recentes de aumentos populacionais de Portugal desde 2019 e, sobretudo, ter uma boa compreensão das alterações mais estruturantes que essa evolução - a manter-se nos próximos anos e poder traduzir-se numa tendência - pode ter nas dinâmicas territoriais de Portugal.

Figura 216 – Perdas e ganhos populacionais nos centros urbanos do sistema urbano do modelo territorial do PNPT, 2011-2021



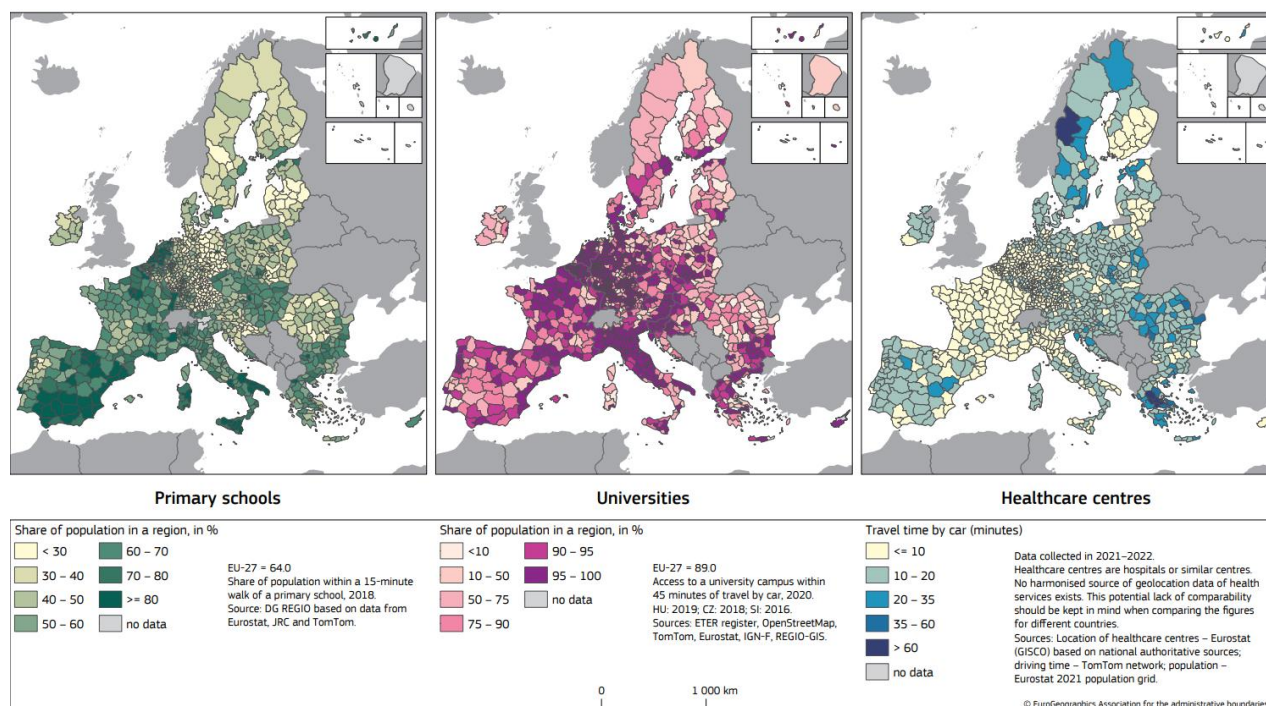
Fontes: [DGT](#) e [INE](#)

O objetivo da coesão e equidade territorial concretiza-se muito através da **acessibilidade a Serviços de Interesse Geral**¹⁸¹.

Em termos comparativos, à escala europeia, Portugal não apresenta resultados significativamente diferentes dos seus congéneres europeus na acessibilidade a escolas primárias, centros de saúde e mesmo instituições de ensino superior, com padrões de acesso em muitos casos superiores à maioria dos restantes territórios da União.

¹⁸¹ Segundo Bjørnsen (Bjørnsen et al., 2015; CEC, 2004), os SIG “são uma parte importante da vida quotidiana, promovem a competitividade económica e são fundamentais para a coesão social e territorial, constituindo-se, ainda, como um vetor para o desenvolvimento sustentável”.

Figura 217 – Acessibilidade a serviços de educação e saúde nas regiões europeias por NUTSIII



Fonte: [Comissão Europeia](#)

Os resultados apresentados no REOT de 2022¹⁸², permitem analisar comportamentos regionais¹⁸³ diferenciados em termos dos Serviços de Interesse Geral, nomeadamente nos domínios da educação e saúde, apesar do “nível significativo de acesso aos serviços no território continental”.

No domínio da educação, a Área Metropolitana de Lisboa (AML) apresentava a maior proporção de população que se encontra a menos de 15 minutos a pé destes serviços, contrastando com a região Centro e uma faixa que se estende até uma parte mais interior da região Norte.

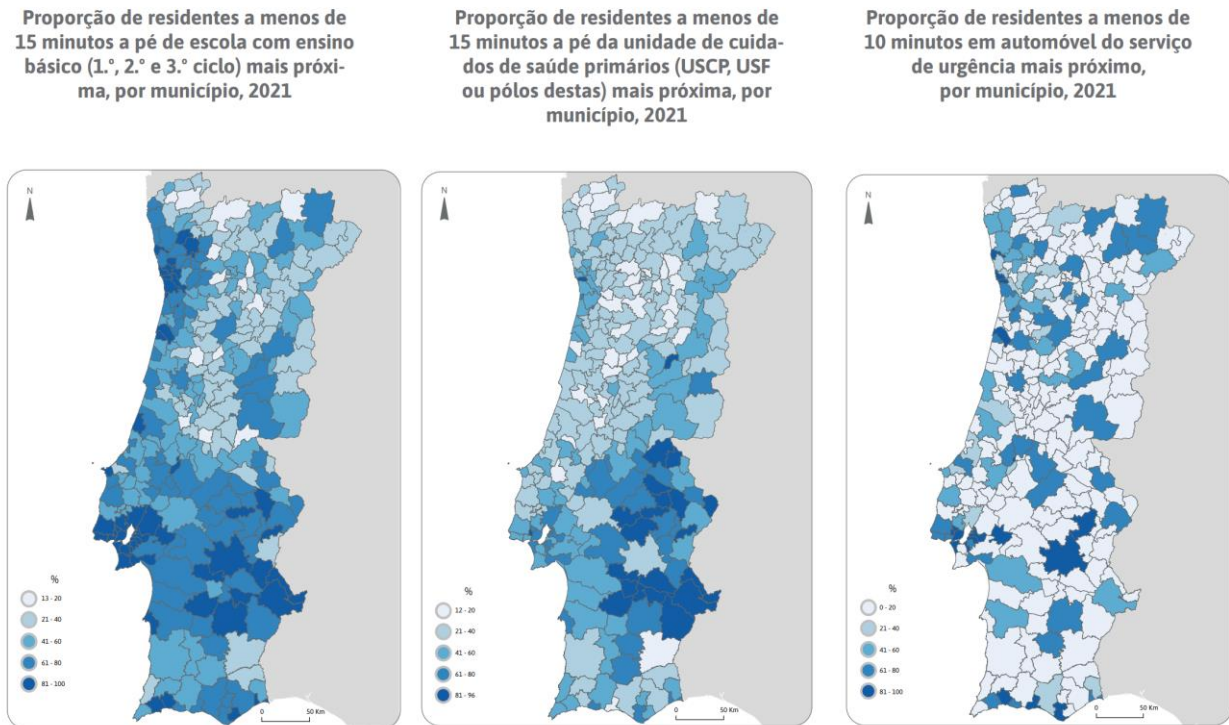
No domínio da saúde, em termos de cuidados de saúde primários, a AML e o Alentejo correspondem às regiões que apresentavam as proporções mais elevadas de população abrangidas pelo tempo de deslocação de 15 minutos a pé destes serviços. As regiões Norte e Centro apresentavam as proporções mais baixas.

Quanto à proporção de residentes a menos de 10 minutos em automóvel do serviço de urgência mais próximo, o destaque vai para a Área Metropolitana de Lisboa. Tendo em atenção este tempo de referência, na grande maioria dos municípios do Continente, menos de 20% da população reside a menos de 10 de serviços de urgência. No entanto em termos de percentagem total da população, a grande maioria encontra-se num raio de menos de 10 minutos, influenciado pela concentração populacional nas duas áreas metropolitanas, no Algarve e nas cidades médias do interior (as que poderão estruturar o modelo policêntrico).

¹⁸² [REOT 2022](#) - Dados relativos a 2021.

¹⁸³ De acordo com Franco e Marques da Costa (Franco, Pedro; Marques da Costa, Eduarda (2021) “(Des)coesão territorial na Europa – Uma avaliação através dos serviços de interesse geral” - XIII Congresso da Geografia Portuguesa, O compromisso da Geografia para Territórios em mudança) “Os serviços de interesse geral (SIG) são cruciais para a coesão e convergência, sendo importantes nas dinâmicas sociais e económicas dos territórios. No entanto, a sua provisão difere entre regiões, originando desigualdades regionais”.

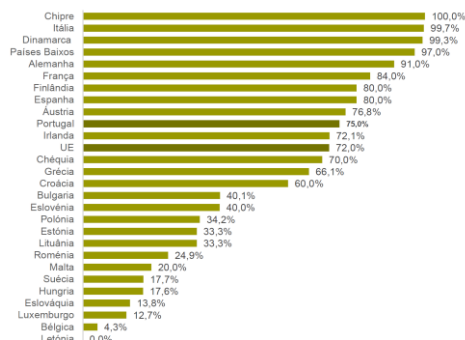
Figura 218 – Proporção de residentes em termos de distância a serviços de educação e saúde, por Município



Fonte: DGT (I-Território)

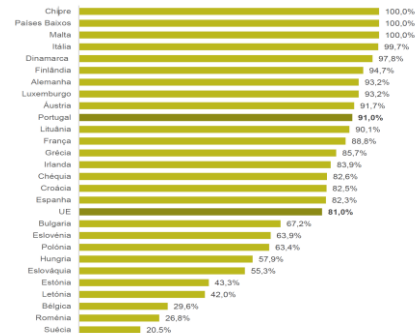
Resultado de um grande esforço de promoção da instalação, modernização e acesso a redes e infraestruturas de comunicações eletrónicas o acesso rápido a serviços de dados de cobertura 5G permitiu que, de acordo com os dados do Observatório Europeu do 5G, no terceiro trimestre de 2022, Portugal se posicionasse na 10.ª posição em termos de taxa de cobertura com redes 5G (75% da população), acima da média da UE27. Em 2023, apesar de manter a posição conquistada em 2022, a taxa de cobertura com redes 5G abrangia já 91% da população.

Figura 219 – Percentagem de população com cobertura 5G na UE- 3º trimestre 2022



Fonte: Comissão Europeia, Study on “European 5G Observatory phase III” (CNECT/2021/OP/0008). 5G Observatory, Quarterly Report 17, October 2022

Figura 220 – Percentagem de população com cobertura 5G na UE- 3º trimestre 2023



Fonte: Comissão Europeia, Study on “European 5G Observatory phase III” (CNECT/2021/OP/0008). 5G Observatory, Quarterly Report 17, October 2022

Na União Europeia é possível verificar que em 2023, as disparidades entre as zonas urbanas e as zonas mais rurais, bem como entre os países do Norte da Europa e os do Sudeste são ainda bastante significativas apesar do esforço

realizado, nestes 2 últimos anos, pelos países para intensificar a cobertura de todo o território com internet de banda larga. De acordo com os dados fornecidos pelo observatório 5G no seu relatório de 2023 aproximadamente 81% da população da UE pode usufruir da cobertura de rede 5G.

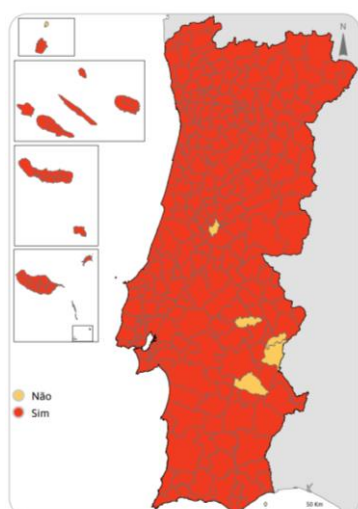
O início da oferta comercial e da instalação das primeiras estações de base associadas à 5.^a geração de redes móveis, ocorreu no final do ano de 2021. Assim, em 2022, o número de estações instaladas no território nacional com tecnologia 5G ascendia a 5.842 estações, distribuídas por 302 concelhos (98% dos concelhos no país) e por 1.526 freguesias (49% das freguesias no país). Havia apenas cinco concelhos do Continente (localizados em território de baixa densidade) que à data, não possuíam qualquer estação 5G instalada.

No final de 2023, a rede 5G cresceu passando a cobrir todos os concelhos do país e 69% das freguesias. O número de estações de base com tecnologia 5G, em território nacional, ascendia a 8927 estações, instaladas em 2136 freguesias. Verifica-se que não existe uma distribuição homogénea ao longo do território, observando-se que é ao longo da faixa litoral, Viana do Castelo a Setúbal, e no Algarve, que a concentração do número de estações é mais elevada, coincidindo com as zonas do país onde a densidade populacional é mais elevada ou onde existe uma relação direta com a sazonalidade do número de habitantes.

No que concerne a redes fixas de capacidade muito elevada (Gigabit), subsistem também assimetrias regionais de cobertura, sendo que áreas geográficas onde não estão disponíveis são, sobretudo, as áreas de baixa densidade. Por outro lado, nos territórios do interior, a garantia de provisão dos serviços públicos e coletivos de interesse geral, sobretudo a populações mais isoladas e pessoas vulneráveis, pode, cada vez mais, ser assegurada através de novas formas de prestação de serviço, nomeadamente à distância.

Considerando que a iniciativa privada não se mostra suficiente para colmatar essas falhas de cobertura, foi determinado o lançamento do concurso público internacional para a instalação, gestão, exploração e manutenção de redes de capacidade muito elevada nas «áreas brancas», que garante financiamento público (Programas Regionais do Portugal 2030 e Orçamento de Estado) para investimento em infraestruturas com o objetivo de assegurar a cobertura de todo o território nacional por uma rede Gigabit até 2030.

Figura 221 – Municípios com estações 5G, 2022



Fonte: REOT 2022

Figura 222 – Freguesias com estações 5G, 2023



Fonte: Relatório ANACOM

Figura 223- "Áreas brancas" de cobertura de redes fixas de comunicações eletrónicas de capacidade muito elevada



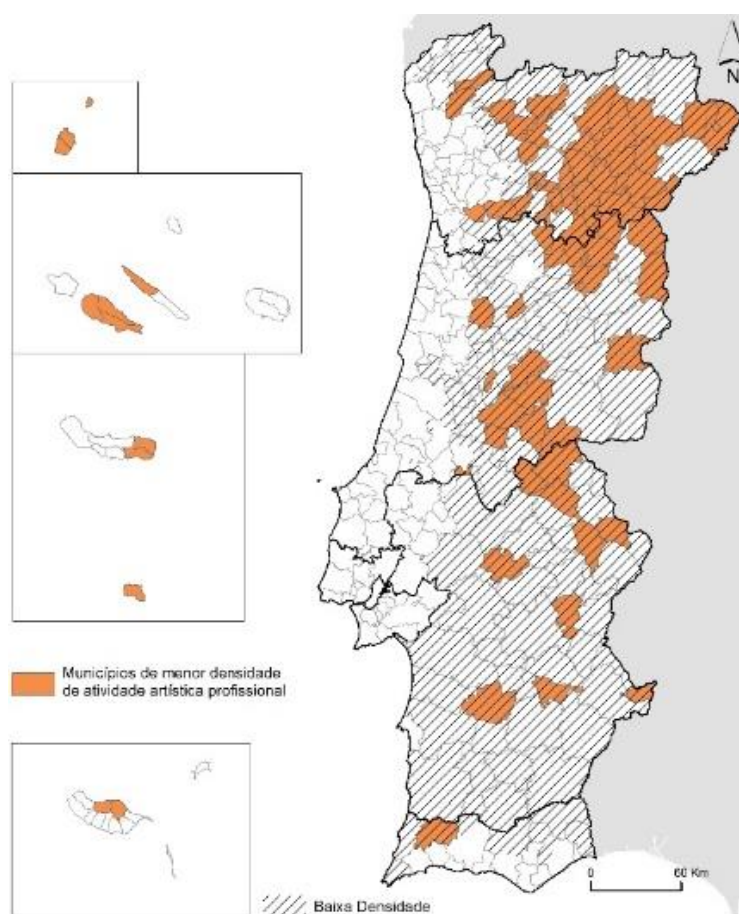
Fonte: [ANACOM](https://anacom.pt)

O Observatório Português das Atividades Culturais¹⁸⁴ realizou um estudo que procura identificar os territórios “deficitários quanto à atribuição de apoios financeiros às entidades artísticas profissionais pela DGARTES e com condições suscetíveis de condicionar negativamente o desenvolvimento das entidades, das atividades e das procuras artísticas”. Através da aplicação, cumulativa, de um conjunto de critérios, foram mapeados 76 municípios sem qualquer entidade apoiada pela DGARTES. Estes territórios registam: muito baixo índice de sessões de espetáculos ao vivo; apresentam uma baixa ou muito baixa despesa municipal com atividades culturais e criativas; e são classificados, total ou parcialmente, como baixa densidade ou Região Ultraperiférica.

Os 76 municípios localizam-se essencialmente na região Norte (com um total de 23), com maior destaque para a NUTS III do Douro (com 16 municípios), segue-se a região Centro (com um total de 20 municípios), sendo a NUTS III das Beiras e Serra da Estrela a que mais se destaca (6 municípios). A região do Alentejo e a Região Autónoma dos Açores registam ambas 10 municípios com menor densidade de atividade artística profissional.

¹⁸⁴ [Programa de Apoio em Parceria: Arte e Coesão Territorial \(dgartes.gov.pt\)](https://dgartes.gov.pt)

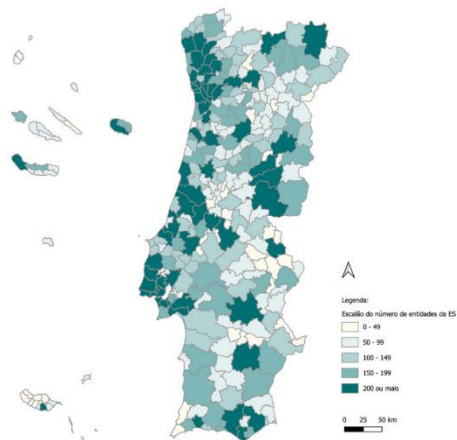
Figura 224 – Municípios de menor densidade de atividade artística profissional, 2023



Fonte: [OPAC](#) (Adaptado AD&C).

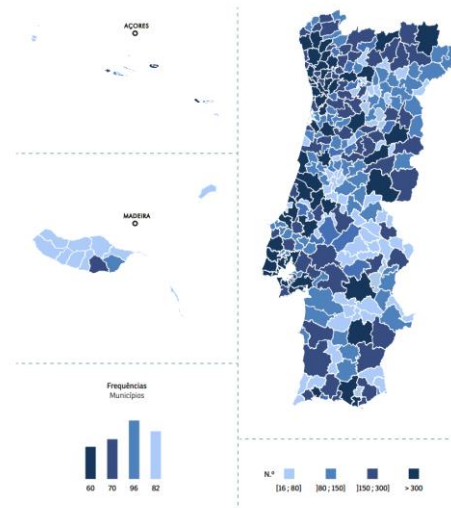
Quer em 2018, quer em 2020, **todos os municípios do país registavam a presença de entidades da Economia Social (ES)**. No primeiro ano em análise, contavam-se 64 134 entidades da RES, enquanto em 2020 se registavam 73 851. Pese embora a densidade territorial da ES aumente no período em análise, a estrutura de distribuição não teve alterações significativas, com exceção do litoral alentejano. Em 2020 observa-se uma tendência de litoralização e alguma concentração em concelhos ancorados em centros urbanos de média dimensão.

Figura 225 – Distribuição das entidades da Economia Social, 2018



Fonte: [INE/CASES](#)

Figura 226 – Distribuição das entidades da Economia Social, 2020



Fonte: [INE/CASES](#)

Infraestruturas de transportes na conectividade do território nacional

A inserção do território nacional nas redes globais de transportes é estruturada, sobretudo, através da definição da [Rede Transeuropeia de Transportes](#) (RTE-T), recentemente revista em junho de 2024¹⁸⁵. A consolidação da RTE-T, enquanto rede fundamental de conexão do território europeu, não só vem alavancar a eficiência do mercado interno e estimular a afirmação da economia nacional no quadro de relações dominantes na Europa central, como constitui um importante fator de reforço do modelo territorial e do sistema urbano que o sustenta, designadamente, para contrariar os défices estruturais de dinamismo dos centros urbanos do interior do país.

Face ao anterior enquadramento dos elementos estruturantes do RTE-T, estabelecido no [Regulamento \(UE\) n.º 1315/2013](#), assinala-se, ao nível dos nós estruturantes no Continente, a consideração do Aeroporto de Beja (rede global); Braga e Coimbra, como nós urbano e terminais rodoferroviários, Braga na rede global e Coimbra na rede principal; Figueira da Foz como porto marítimo da rede principal; Guimarães, Viseu e Leiria como nós urbanos; e Guarda como terminal rodoferroviário, com implicações na integração na rede RTE de algumas linhas ferroviárias (e.g. Linha do Oeste e Linha do Alentejo). Nas regiões autónomas, salienta-se, que todas as ilhas do arquipélago dos Açores e Madeira e Porto Santo passaram a apresentar portos e aeroportos na rede global.

¹⁸⁵ O Regulamento (UE) 2024/1679, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, *relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes*¹⁸⁵, consagra a inserção na [Rede Transeuropeia de Transportes](#) (RTE-T), conforme o Anexo I- Mapas da Rede Principal, da Rede Principal Alargada e da Rede Global, designadamente os mapas que constam nas páginas 106 a 109 do Regulamento, relativos às “Vias navegáveis interiores e portos”, “Transporte ferroviário de mercadorias, portos, e terminais rodoferroviários”, “Transporte ferroviário de passageiros, aeroportos” e “Vias rodoviárias, portos, terminais rodoferroviários e aeroportos”, e conforme o Anexo II- Lista de Nós da Rede Transeuropeia de Transportes (páginas 162 a 164 do Regulamento). Com uma perspetiva de consolidação faseada – a conclusão da rede principal até 2030, da rede principal alargada até 2040 e, finalmente, da rede global até 2050 – estabelece, nomeadamente, o quadro de desenvolvimento das vias rodoviárias, dos eixos de transporte ferroviário de mercadorias, e dos nós estruturantes – os terminais rodoferroviários, os portos, os aeroportos e os nós urbanos.

Figura 227 – Rede principal, rede principal alargada e rede global: transportes ferroviários de mercadorias, portos e terminais ferroviários



Figura 228 – Rede principal, rede principal alargada e rede global: Vias rodoviárias, portos, terminais rododiferenciais e aeroportos



Fonte: [Regulamento \(UE\) 2024/1679](#)

O **movimento de mercadorias nos portos portugueses** registou um aumento relevante entre 2011 e 2017, tendo-se verificado a partir de 2018 uma trajetória de redução, que se acentuou em 2020 pelo efeito da pandemia Covid-19. Apesar da recuperação pós pandemia, em 2023 o volume de mercadorias medido em toneladas ficou ligeiramente abaixo do que tinha sido registado em 2019, com uma variação de -0,3%, sendo, ainda assim, essa redução inferior à verificada para o conjunto da UE, com uma variação de -3,0% nesse período. Aquela quebra foi maioritariamente explicada pela região Norte, que teve uma diminuição de 4,9 Mton entre 2019 e 2023, o que representou um decréscimo de 27%. A região com maior movimento de mercadorias foi o Alentejo, que representou cerca de 50% do volume total nacional.

Para o Alentejo, o fortalecimento da faixa atlântica deve priorizar a integração da região à estratégia marítima, alinhando-se com a Macrorregião do Sudoeste Europeu (RESOE) e com o Plano de Ação para o Atlântico 2.0 (2020). O Porto de Sines é essencial nesse contexto, representando uma referência ibérica e potenciando o Alentejo na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e no Corredor Atlântico. Além disso, áreas como energias renováveis,

economia azul, e competências oceânicas são estratégicas para a região. A criação da Macrorregião Atlântica poderia ainda ampliar essa projeção externa, unindo esforços em sustentabilidade e competitividade marítima.

Figura 229 – Movimento de mercadorias nos Portos (ton), 2011-2023

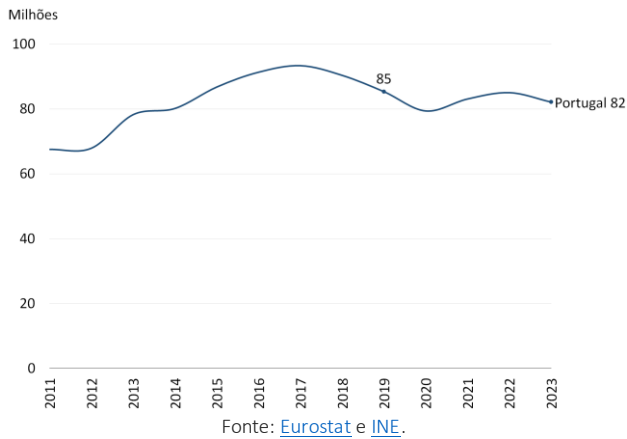
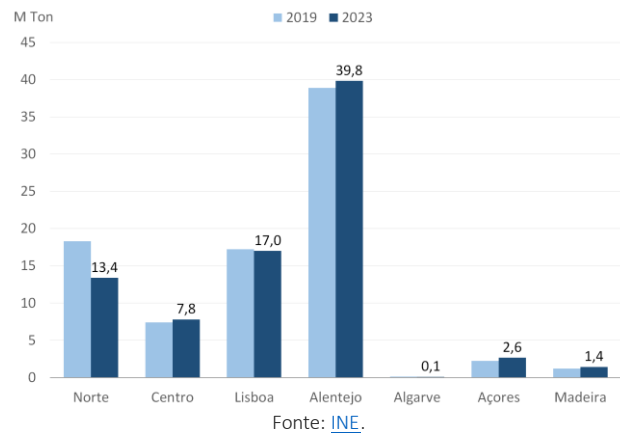


Figura 230 – Movimento de mercadorias nos Portos (ton), NUTS II, 2019 e 2023



No que respeita ao transporte por ferrovia, apesar de, no global, a quantidade total de mercadoria transportada ter diminuído 4,0% entre 2019 e 2022, tem-se constatado um crescimento continuado do segmento de tráfego internacional de mercadorias nos últimos anos, tendo este passado de uma representatividade de 9% do total de mercadorias transportadas em 2011 para 29% em 2022. Ao crescer 16,5% desde 2019, compensou parcialmente a redução do segmento nacional, o qual registou uma redução de 10,3% entre 2019 e 2022. No segmento de transporte de passageiros, verificou-se, entre 2019 e 2023, um crescimento na ordem dos 14,4%. A distribuição do aumento, contudo, não é territorialmente generalizada: Norte e Lisboa no sentido negativo, e as restantes regiões em sentido positivo. Destaque para o aumento muito acentuado na região Centro. De realçar ainda a alteração na estrutura das linhas com a eletrificação de vários itinerários, tendo o número de quilómetros nessa condição aumentado 5,6% entre 2019 e 2022, embora não se tenham verificado alterações significativas na dimensão global da rede ferroviária.

Figura 231 – Mercadoria transportada via sistema ferroviário pesado (ton), 2011-2022

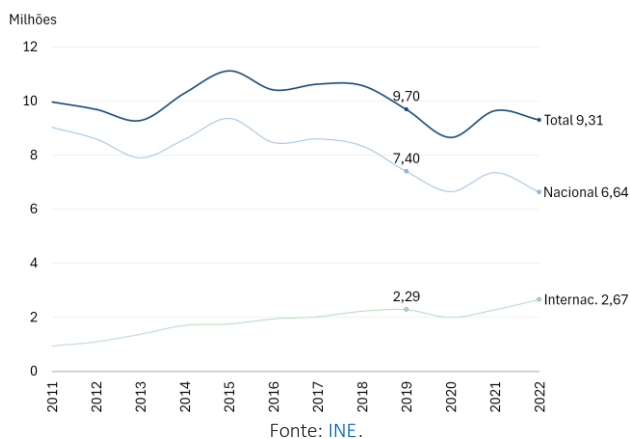
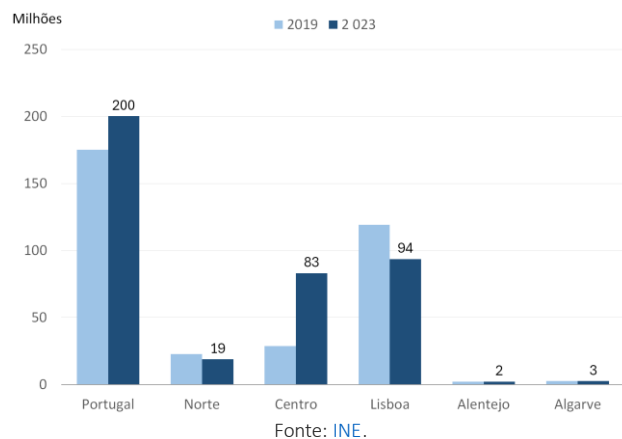


Figura 232 – Passageiros desembarcados na rede ferroviária nacional, NUTS II, 2019 e 2023



O **transporte aéreo** tem registado uma trajetória de crescimento na última década, quer no segmento de mercadorias quer no segmento de passageiros. Essa evolução constata-se também na comparação dos dados de 2023 face a 2019, com o segmento de mercadorias a registar um aumento de 6,2% e o segmento de passageiros a crescer 22%, em ambos os casos acima da média da UE, que foi de 4,3% nas mercadorias e de -5,4% nos passageiros. Tanto nas mercadorias como nos passageiros, os aumentos registados foram justificados quase na totalidade pelo tráfego internacional, e em particular do que se relaciona com a região de Lisboa que entre 2019 e 2023 aumentou 6,5% no primeiro caso e 10,8% no segundo caso.

Figura 233 – Carga aérea transportada (ton), 2011-2023

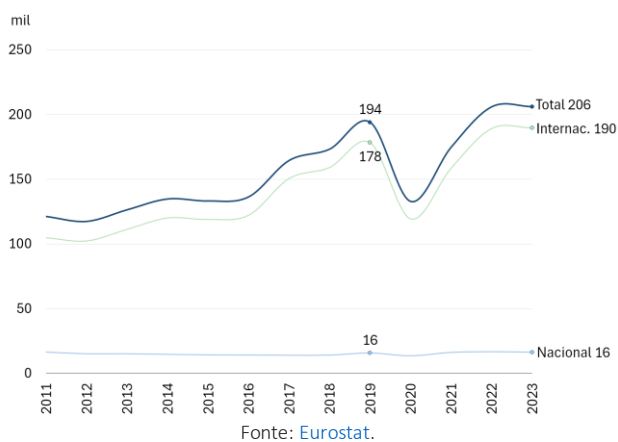
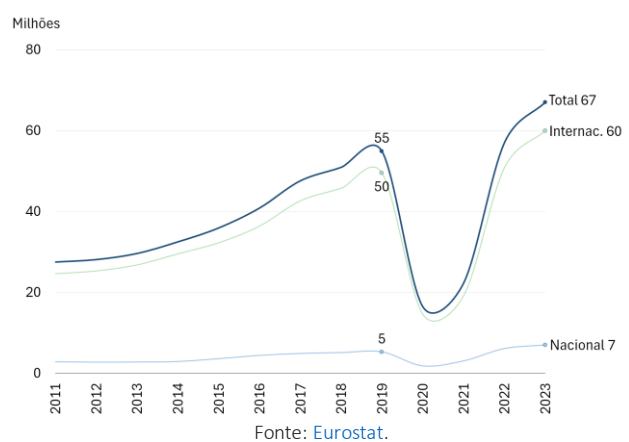


Figura 234 – Passageiros aéreos transportados, 2011-2023



Na área ligada ao eixo da **gestão da fronteira marítima**, tem também havido uma trajetória de crescimento das atividades de segurança costeira, nas quais se registou um aumento de 12,2% em termos de horas de atividade e de 10,9% nas ações realizadas entre 2019 e 2021. Por outro lado, no número de milhas náuticas percorridas registou-se um aumento de 6,4%, ao passo que as ações de fiscalização em portos tiveram uma redução de 13,7% e o número de autos decresceu 1,2%. De realçar ainda, no campo da poluição marítima, o aumento em 52,9% do número de potenciais manchas de poluição por Hidrocarbonetos.

Figura 235 – Atividade de segurança costeira realizada (horas, ações e milhas náuticas percorridas), 2015-2021

