

COMUNICADO

Acordo de Parceria Portugal-UE: isolamento e subdesenvolvimento

O Acordo de Parceria Portugal-UE, recentemente aprovado, é extremamente prejudicial para a competitividade da nossa economia, pois isola-nos dos mercados europeus, aumentando o diferencial negativo para a competitividade do território nacional, condenando Portugal ao subdesenvolvimento.

As verbas destinadas ao sector dos transportes são claramente insuficientes para o suporte do plano anunciado pelo governo (PETI3+), que era já de si escasso e pouco claro quanto aos objectivos de competitividade.

A ferrovia actual não é interoperável e por isso não permite tráfego directo e competitivo para lá de Espanha e dentro de poucos anos nem para Espanha. A rodovia tende a perder competitividade por causa dos problemas ambientais e energéticos. Nestas condições, faltarão a Portugal vias terrestres competitivas para o transporte de mercadorias de/para o seu principal parceiro comercial, a União Europeia.

O presente Acordo de Parceria não garante a execução dos projectos necessários e assim passará mais uma legislatura sem que nada seja feito quanto à interoperabilidade da nossa infraestrutura ferroviária, o que terá como resultado prático a criação de um obstáculo ao

investimento em Portugal, obrigando as empresas a usar plataformas logísticas fora das nossas fronteiras, fomentando a sua deslocalização e dificultando aos nossos portos a conquista de mercado em Espanha. Assim à excepção de investimentos locais impossíveis de deslocalizar, a Espanha atrairá a quase totalidade do investimento na península Ibérica.

Para as ligações ferroviárias internacionais em bitola europeia, integradas na rede principal (core) da UE, o Acordo prevê a mobilização do MIE (Mecanismo Interligar a Europa) (pag. 126), que como foi anunciado pelo Governo assegura a Portugal 500 milhões de euros para projectos credíveis apresentados até 2016, e a possibilidade de concorrer a mais. Neste momento, o Estado não tem um único projecto credível nesta área e até ao final do prazo será muito difícil ter.

Perante este Acordo é improvável que se realize a ligação Sines-Caia e é praticamente impossível desenvolver a ligação ferroviária internacional mais importante para a nossa economia: Aveiro-Salamanca.

As regiões Norte e Centro, onde se geram 2/3 das nossas exportações, são brutalmente prejudicadas. Portugal tornar-se-á no único país da Europa Ocidental cujas exportações terrestres estarão criticamente dependentes da rodovia, com consequências nefastas como é explicitamente reconhecido no Acordo (pag 115).

Ao nível da rede ferroviária convencional e do sector marítimo o Acordo também levanta as maiores preocupações, pois as verbas previstas (pag 181) não chegam para financiar a maior parte dos projectos propostos para estes sectores no PETI3+.

Neste contexto a ADFERSIT recomenda que:

- se desenvolvam ou adquiram projectos credíveis para apresentar à UE de Linhas competitivas de bitola europeia nos Corredores Sines-Caia e Aveiro-Salamanca
- se proponha à Comissão Europeia uma redistribuição dos Fundos da UE para o período 2014-2020 atribuindo ao sector dos transportes uma parcela consideravelmente superior à prevista no presente Acordo e que permita, em particular, a execução dos projectos referidos.
- se negocie com Espanha e com a Comissão Europeia a construção simultânea de ambas as Linhas

Caso estas recomendações não sejam aceites, pergunta-se ao Governo

- i) como pensa dotar o país de instrumentos de competitividade no domínio dos transportes e logística face aos territórios vizinhos (europeus, mas particularmente espanhóis) concorrentes ao investimento?
- ii) como pensa respeitar a meta de 2030, estabelecida pela Comissão Europeia para completar as infraestruturas do Corredor Atlântico, se com este Acordo vamos desperdiçar os próximos 7 anos?

A Direcção da ADFERSIT

22 de Agosto de 2014

Anexo: excertos anotados do Acordo de Parceria

PORTUGAL 2020

ACORDO DE PARCERIA 2014-2020

JULHO DE 2014

Sumário Executivo

O Acordo de Parceria que Portugal propõe à Comissão Europeia, denominado Portugal 2020, adota os princípios de programação da Estratégia Europa 2020 e consagra a política de desenvolvimento económico, social, ambiental e territorial que estimulará o crescimento e a criação de emprego nos próximos anos em Portugal. Portugal 2020 define as intervenções, os investimentos e as prioridades de financiamento necessárias para promover no nosso país o crescimento inteligente, sustentável e inclusivo e o cumprimento das metas da Europa 2020.

A correção dos desequilíbrios orçamental e externo da economia portuguesa, objetivo principal do Plano de Ajustamento Económico e Financeiro adotado por Portugal desde 2011, tem consequências sociais negativas e impactos assimétricos no desenvolvimento das diversas regiões. Assim, as políticas públicas, nomeadamente as cofinanciadas pelos fundos comunitários, deverão promover o crescimento e o emprego, visando a redução da pobreza e a correção do desequilíbrio externo ainda existente.

A programação e implementação do Portugal 2020 organizam-se em quatro domínios temáticos – competitividade e internacionalização, inclusão social e emprego, capital humano, sustentabilidade e eficiência no uso de recursos – considerando também os domínios transversais relativos à reforma da Administração Pública e à territorialização das intervenções.

A identificação dos principais constrangimentos e potencialidades destes domínios permite definir as prioridades de intervenção dos fundos comunitários do período 2014-2020.

Os constrangimentos existentes no domínio Competitividade e Internacionalização prendem-se com o facto da especialização produtiva assentar em atividades de reduzido valor acrescentado e de baixa intensidade tecnológica e de conhecimento; das fracas competências e estratégias das empresas, inerentes às fragilidades da qualificação dos empregadores e empregados e à sua reduzida propensão para estratégias de negócio mais sofisticadas; e das condições difíceis de contexto da atividade empresarial, nomeadamente as condições de financiamento das empresas e os custos e tempos de transporte acrescidos dada a posição geográfica de Portugal na Europa e a distância dos principais destinos de exportação. Prevêem-se assim os seguintes instrumentos de política pública: incentivos diretos ao investimento empresarial, sobretudo em I&I, qualificação de PME, focalizados em estratégias de internacionalização (incluindo por via de instrumentos financeiros destinados a PME); apoios indiretos ao investimento empresarial, para a capacitação das empresas para o prosseguimento de estratégias de negócio mais avançadas; apoios ao empreendedorismo qualificado e criativo e potenciação das oportunidades de negócio mais dinâmicas e em domínios de inovação (incluindo por via de instrumentos financeiros destinados a PME); apoios à produção e difusão de conhecimento científico e tecnológico, promovendo as ligações internacionais dos Sistemas nacional e regionais de I&I, assim como a transferência de conhecimento e tecnologia entre empresas, centros de I&D e o ensino superior; apoios à formação empresarial para capacitar os recursos humanos das empresas para os processos de inovação e internacionalização; investimentos em infraestruturas de transporte, focalizados na redução do tempo e custo de transporte para as empresas, sobretudo no âmbito da conectividade internacional; e apoios à modernização administrativa e capacitação da Administração Pública, visando a redução dos custos públicos de contexto.

Quanto ao domínio Inclusão Social e Emprego, verifica-se um elevado nível de desemprego, devido à atual crise económica, agravado pelo facto do desemprego de longa duração afetar mais de metade dos desempregados e do número de jovens que não estão empregados, nem a estudar ou em formação, ter aumentado significativamente. Constitui igualmente um constrangimento a forte segmentação do mercado de trabalho, entre um segmento mais

qualificado, tendencialmente com maiores condições de empregabilidade e qualidade do emprego e um segmento menos qualificado ou com qualificações desajustadas às necessidades do tecido produtivo, perspetivando-se riscos de desemprego estrutural ou o acesso a empregos precários. Neste domínio, e a estes fatores associado, persiste um elevado nível de pobreza e de exclusão social em Portugal. Assim, tendo em vista a promoção do emprego e da inclusão social, presume-se o apoio comunitário aos seguintes instrumentos de política: qualificação dos ativos, para o desenvolvimento de competências certificadas para o mercado de trabalho; transição entre situações de inatividade ou desemprego e o emprego, assim como a criação líquida de emprego e manutenção no mercado de trabalho; consolidação e requalificação da rede de equipamentos e serviços coletivos; intervenções específicas a favor de territórios ou grupos alvo em que as situações ou os riscos de pobreza são cumulativas com as de exclusão social; promoção da igualdade de género, não discriminação e acessibilidade, intervenções estas complementares com o referido anteriormente; combate ao insucesso e abandono escolar precoce.

Estes instrumentos de política pública serão devidamente coordenados com os inúmeros instrumentos que, pela sua natureza, não beneficiarão de financiamento comunitário.

No denominado domínio Capital Humano constata-se: um atraso face aos países mais desenvolvidos do nível médio das qualificações da população adulta e jovem (associado à tardia escolarização da população portuguesa, à reduzida participação da população adulta em atividades de educação e formação certificada e ao abandono escolar precoce dos jovens); a inexistência, apesar da melhoria, de um sistema de educação e formação de qualidade e eficiente; e o desajustamento entre as qualificações produzidas e as procuradas pelo mercado de trabalho. Importa assim prever intervenções diretas de redução do abandono escolar e de promoção do sucesso educativo; promover ofertas formativas profissionalizantes para jovens; garantir ação social escolar (nos ensinos básico, secundário e superior); e facultar formações de nível superior.

Os principais constrangimentos que Portugal ainda enfrenta no domínio Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos são sintetizados na elevada intensidade energética da economia portuguesa, na utilização e gestão ineficientes de recursos, nas vulnerabilidades face a diversos riscos naturais e tecnológicos e nas debilidades na proteção dos valores ambientais. A abordagem para responder a estes constrangimentos estrutura-se em três vetores que serão basilares para a mobilização dos fundos comunitários do próximo ciclo: a transição para uma economia de baixo carbono, associada, principalmente, à promoção da eficiência energética e à produção e distribuição de energias renováveis; a prevenção de riscos e adaptação às alterações climáticas; e a proteção do ambiente e promoção da eficiência de recursos, estruturada em torno das áreas de intervenção: gestão de resíduos; gestão da água (ciclo urbano da água e gestão dos recursos hídricos); gestão, conservação e valorização da biodiversidade; recuperação de passivos ambientais; e qualificação do ambiente urbano, sobretudo em resultado de processo de regeneração e revitalização urbana.

O Acordo de Parceria foi sujeito a uma avaliação *ex ante* que consistiu num processo interativo de reflexão que levou à ponderação da incorporação das recomendações ocorridas nas sucessivas versões. Uma das principais conclusões é a de que o diagnóstico que suporta o Acordo de Parceria e respetivas recomendações e a identificação dos domínios temáticos a considerar, são convergentes e coerentes com os objetivos e metas da Estratégia Europa 2020 e com o Programa Nacional de Reformas.

Estando a lógica de intervenção dos fundos organizada em torno dos domínios temáticos já referidos e de duas dimensões de natureza transversal, são descritos por domínio os objetivos temáticos selecionados dos previstos na regulamentação comunitária, as prioridades de investimento mobilizadas para as finalidades pretendidas, assim como os objetivos específicos e principais resultados esperados para cada uma delas.

INTRODUÇÃO

Portugal 2020, o Acordo de Parceria (AP) que Portugal submete à Comissão Europeia, após a conclusão do longo processo de negociação e adoção dos Regulamentos Comunitários para os Fundos Europeus da Política de Coesão, da Política Agrícola Comum (PAC), da Política Comum das Pescas (PCP) e da Política Marítima Integrada (PMI) e que beneficiou de múltiplas interações, formais e informais, com a Comissão Europeia, não apenas adota os princípios de programação estabelecidos para a implementação da Estratégia UE 2020, como consagra a política de desenvolvimento económico, social, ambiental e territorial necessária para apoiar, estimular e assegurar um novo ciclo nacional de crescimento e de criação de emprego.

Portugal 2020 estrutura as intervenções, os investimentos e as prioridades de financiamento fundamentais para promover, no nosso país, o crescimento inteligente, sustentável e inclusivo.

A visão abrangente e ambiciosa dos objetivos indispensáveis a atingir alicerça-se nos resultados, hoje objetivamente positivos, da trajetória de ajustamento estrutural cujos efeitos e resultados, ampliados pela envolvente de crise financeira e económica, conheceram significativas consequências sociais negativas e determinaram o agravamento das desigualdades territoriais de desenvolvimento.

Portugal 2020 ambiciona, consequentemente, realizar um processo virtuoso, onde o crescimento, o emprego e a redução da pobreza terão resultados determinantes no equilíbrio continuado das contas públicas, na redução da dívida e do défice, na evolução favorável das balanças comercial e de pagamentos e na superação dos efeitos sociais e territoriais da crise.

A evidência empírica demonstra que os desequilíbrios estruturais portugueses se revelam persistentemente na insuficiente competitividade e produtividade do tecido económico e da generalidade dos agentes produtivos: Portugal 2020 visa, portanto, assegurar a superação progressiva desta situação, estimulando proactivamente a capacidade competitiva e produtiva das empresas e dos trabalhadores, tendo como base o alinhamento com as prioridades regionais e nacionais da Estratégia de Investigação e Inovação para uma Especialização Inteligente (RIS3).

O processo de ajustamento estrutural concretizado por Portugal acentuou a expressão dos fenómenos de exclusão social e de acesso aos bens e serviços públicos: Portugal 2020 assume os compromissos de promover a inclusão social, de realizar a igualdade de género e a não discriminação e a equidade intergeracional e de propiciar a oferta de serviços coletivos qualificados a todos.

O nosso país conhece significativos desequilíbrios territoriais nas oportunidades de crescimento e de desenvolvimento: Portugal 2020 garante o pleno aproveitamento das potencialidades e a tendencial correção das assimetrias territoriais, nomeadamente integrando as potencialidades e explorando as oportunidades das estratégias regionais RIS3.

Portugal 2020 visa, portanto, alterar as razões estruturais e conjunturais que justificaram a trajetória de ajustamento estrutural, promovendo a alteração dos paradigmas das políticas públicas de desenvolvimento, privilegiando:

- A mobilização dos parceiros económicos, sociais e territoriais – evidenciando não apenas que as escolhas efetuadas e os recursos mobilizados resultam de um processo de decisão alargado e participado, mas também que a monitorização das realizações e resultados e a subsequente correção ou alteração de

trajetórias são realizadas com significativa participação dos parceiros;

- A criação de riqueza e de emprego pelas empresas e pelo investimento produtivo – assumindo o fim do ciclo baseado no investimento público;
- A concretização do princípio da subsidiariedade – assumindo que as instituições, os agentes e as intervenções mais próximas dos problemas a superar e das oportunidades a realizar são os mais eficientes e eficazes protagonistas e responsáveis;
- A focalização nos resultados – assumindo que a sua implementação constitui a fundamentação exclusiva das decisões de financiamento, o que exige uma definição de prioridades de intervenção e de estrutura de incentivos (critérios e condicionalidades) devidamente alinhada com a superação de constrangimentos estruturais ao desenvolvimento português, estando condicionada a decisão de aprovação de financiamentos pelas entidades gestoras à prévia caracterização e aceitação dos resultados a atingir;
- A concentração num número limitado de domínios de prioridade – criando os requisitos necessários para que a focalização nos resultados seja efetiva, bem como para que a mobilização de recursos (organizativos, de competências e de qualificações, financeiros) seja consequente;
- A atenção, o apoio e o estímulo aos empreendedores e aos promotores de investimentos – assumindo o termo das atitudes e dos comportamentos focalizados nas entidades públicas e nos procedimentos administrativos;
- O incentivo e o estímulo à cooperação e à integração entre atores e entidades – assumindo a penalização de iniciativas e de investimentos atomizados e individualizados;
- A coordenação e integração de intervenções e de financiamentos – necessária para maximizar ganhos de eficiência, para concretizar sinergias e para alavancar recursos públicos através da mobilização de financiamentos privados, com destaque para a implementação de mecanismos de coordenação e de articulação entre a aplicação dos fundos europeus estruturais e de investimento e as atividades e os financiamentos de outras políticas comunitárias (e.g. Programa Horizonte 2020 ou Europa Criativa);
- A otimização da utilização, dos efeitos e dos impactos dos recursos financeiros públicos – assumindo o primado da racionalidade económica na atribuição de recursos e na gestão operacional (aplicação de mecanismos reforçados de aferição *ex ante* da viabilidade económica e financeira das operações submetidas a financiamento) e consagrando a obrigatoriedade da contratualização dos financiamentos, bem como a adoção generalizada das modalidades de financiamento reembolsável, em especial com a mobilização de recursos financeiros privados;
- A articulação acrescida entre fontes de financiamento nacionais e comunitárias – assegurando-se uma conjugação mais eficiente destas fontes de financiamento e um claro alinhamento entre a programação plurianual dos fundos comunitários e a programação orçamental plurianual definida no documento de estratégia orçamental, facilitando a monitorização conjunta e a ponderação de encargos futuros para os orçamentos públicos;
- A simplificação de procedimentos – que, associada à redução dos custos administrativos suportados pelos beneficiários, contribui para a equidade das oportunidades no acesso aos financiamentos estruturais

1 A APLICAÇÃO DOS FUNDOS EUROPEUS ESTRUTURAIS E DE INVESTIMENTO NO QUADRO DA ESTRATÉGIA DA UNIÃO PARA UM CRESCIMENTO INTELIGENTE, SUSTENTÁVEL E INCLUSIVO E DA PROMOÇÃO DA COESÃO ECONÓMICA, SOCIAL E TERRITORIAL

1.1 DOS CONSTRANGIMENTOS ÀS PRIORIDADES

A estruturação da programação e implementação do Portugal 2020 respeita quatro domínios temáticos - competitividade e internacionalização, inclusão social e emprego, capital humano, sustentabilidade e eficiência no uso de recursos, bem como dois domínios transversais relativos à reforma da Administração Pública e à territorialização das intervenções.

A identificação dos referidos domínios foi tributária de uma aprofundada reflexão sobre as principais condicionantes que a programação e aplicação dos fundos comunitários do período 2014-2020 enfrentam atento o contexto socioeconómico, mais especificamente: i) o desafio da evolução demográfica; ii) os desequilíbrios externos; iii) as restrições de financiamento à economia; iv) as restrições decorrentes da consolidação das contas públicas; v) o desemprego e a exclusão social; vi) as assimetrias e as potencialidades territoriais; e vii) os compromissos no âmbito do Programa Nacional de Reformas (PNR) e a Estratégia Europa 2020.

Identificam-se, de seguida, os principais constrangimentos e potencialidades em cada um destes domínios, os quais constituem a base para a identificação das principais prioridades de intervenção dos fundos comunitários.

1.1.1 Competitividade e Internacionalização

Historicamente, a economia portuguesa tem sido caracterizada por um défice persistente da balança de bens e serviços. Nas duas décadas que precederam a crise internacional de 2008-2009 a diferença entre as importações e as exportações não só não verificou melhorias significativas, como deixou de ser compensada por transferências correntes (remessas de emigrantes e transferências unilaterais), o que se traduziu na acumulação de uma dívida externa crescente. **A redução do elevado endividamento externo do país constituirá, juntamente com a redução da dívida pública, um objetivo central da política económica portuguesa nos próximos anos, para o qual o reforço da competitividade constitui um elemento essencial**, inclusivamente para o sucesso do processo de ajustamento macroeconómico em curso.

Caixa 1 – O desafio central da correção dos desequilíbrios orçamental e externo

No início de 2011, a economia portuguesa foi confrontada com uma acentuada degradação das condições de acesso a financiamento internacional, que conduziu ao pedido de assistência financeira internacional por parte do Estado Português. A crescente relutância dos investidores internacionais em financiar a economia portuguesa refletia então os acentuados desequilíbrios orçamental e externo da economia nacional, acumulados ao longo de uma década marcada por crescimento económico reduzido, num contexto de elevado endividamento público e privado, sendo tais desequilíbrios agravados pela crise económica e financeira internacional a partir de 2008. A correção dos desequilíbrios orçamental e externo da economia portuguesa constitui um dos objetivos fundamentais do Plano de Ajustamento Económico e Financeiro (PAEF) e continua a assumir-se como um dos principais desafios estruturais da economia portuguesa.

Nos anos mais recentes, que se seguiram à adoção do PAEF, o ritmo de ajustamento externo foi assinalável, traduzindo-se no reequilíbrio da balança corrente, determinado quer pelo crescimento das exportações quer pela redução das

importações, em parte, como resultado de níveis historicamente reduzidos de investimento e do consumo de bens duradouros. Neste sentido, constitui um imperativo da política económica portuguesa, bem como um dos seus maiores desafios para os próximos anos, a prossecução do esforço de reequilíbrio externo, de forma a assegurar a sua sustentabilidade a longo-prazo.

Sendo diversos e amplamente diagnosticados os constrangimentos à melhoria da competitividade da economia portuguesa e do desempenho das atividades produtoras de bens e serviços mais expostos à concorrência internacional, a sua apresentação pode ser estruturada em torno de **três grandes domínios**: i) o **perfil de especialização produtiva**, quer por insuficiente relevância das atividades produtoras de bens e serviços transacionáveis, quer pela baixa intensidade de tecnologia e conhecimento do tecido produtivo; ii) as **competências e estratégias das PME**, decorrentes de fragilidades ao nível da qualificação de empregadores e empregados e da reduzida propensão para a adoção de estratégias de negócio mais sofisticadas; e iii) as **condições de contexto à atividade empresarial**, com destaque para as condições de financiamento das empresas, para os custos e tempos de transporte acrescidos dada a posição periférica do país no âmbito do espaço europeu e para os custos públicos de contexto da economia resultantes de um ainda ineficiente funcionamento da administração pública. Não obstante os resultados alcançados na superação destes constrangimentos nos últimos anos, o caminho para os superar é longo e exige persistência das políticas públicas.

Portugal apresenta uma **especialização produtiva** tradicionalmente assente em atividades de reduzido valor acrescentado e baixa intensidade tecnológica e de conhecimento. Nas últimas décadas, este tipo de produtos enfrentou uma procura internacional pouco dinâmica, bem como um aumento das pressões concorrenciais. No caso português, tais pressões foram reforçadas por uma evolução desfavorável da taxa de câmbio real e pela maior abertura dos mercados dos principais parceiros comerciais às economias emergentes da Ásia e às economias do Leste europeu (cujo perfil de especialização apresenta sobreposições com vários segmentos da estrutura de exportação portuguesa).

Acresce que ao longo das últimas duas décadas prevaleceu na economia portuguesa um conjunto de condições que favoreceram o desenvolvimento de atividades menos expostas à concorrência internacional. O ambiente regulatório e concorrencial, bem como a aposta em investimento público de larga escala, nem sempre em domínios relevantes para o desempenho competitivo do país, contribuíram para orientar os investimentos na direção de atividades produtoras de bens e serviços não transacionáveis.

Os vários fatores referidos conduziram, até recentemente, a uma queda acentuada do peso da indústria transformadora no PIB, com reflexos negativos na evolução das contas externas portuguesas. Tal queda foi fortemente determinada pela evolução dos setores tradicionais, cujo peso nas exportações de bens transformados diminuiu de cerca de 40% no início da década de noventa para menos de metade nas vésperas da crise internacional de 2008-2009. Na década precedente, registou-se em Portugal alguma expansão de atividades mais intensivas em conhecimento e tecnologias, como sejam os serviços de TIC e outros serviços técnicos, os equipamentos eletrónicos ou os produtos químicos e farmacêuticos. Não obstante, o peso nas exportações de bens e serviços com maior intensidade de tecnologia e conhecimento manteve-se modesto, tendo o crescimento das exportações portuguesas ficado a dever-se, fundamentalmente, aos serviços de transporte e turismo, bem como às exportações de matérias-primas transformadas (e.g. bens energéticos e derivados, agroalimentares e da metalurgia de base), em resultado do forte crescimento da procura deste tipo de bens por parte das grandes economias emergentes. O crescimento dos preços daí decorrente refletiu-se também no valor das importações nacionais destes bens, sendo o contributo das matérias-primas transformadas para o saldo da balança comercial tendencialmente neutro. Globalmente, o valor das exportações em percentagem do PIB manteve-se praticamente

→ é aqui que está o problema e não no facto de o investimento ser público ou não.

inalterado desde meados da década de noventa até 2005 (sendo significativamente inferior ao de economias comparáveis), verificando-se também uma perda de quotas de mercado mundiais e nos principais destinos de exportação (sendo Espanha uma exceção). Acompanhando a tendência internacional, decorrente da forte dinâmica das economias emergentes, o peso das exportações no PIB verificou algum crescimento entre 2005 e 2008 (de 27% para 32%), tendo este rácio aumentado de forma mais significativa nos anos mais recentes (atingindo cerca de 40% em 2013¹), fruto do efeito conjugado da quebra do PIB e do crescimento das exportações.

Os problemas de competitividade da economia portuguesa refletiram-se também numa perda de atratividade, em termos de fluxos líquidos de investimento direto estrangeiro (IDE), nomeadamente a favor das economias da Europa de Leste, as quais beneficiam de uma maior proximidade geográfica aos principais mercados europeus, bem como de níveis de educação da população adulta mais elevados e custos de produção laborais mais reduzidos. Estando a dinâmica das exportações portuguesas historicamente associada aos fluxos de IDE, a perda de atratividade face ao investimento estrangeiro teve reflexos negativos no desempenho exportador do país. Uma maior atratividade de Portugal ao IDE passará, para além de outros fatores de cariz legislativo e regulatório, pela mobilização de muitas das intervenções previstas no âmbito do presente Acordo de Parceria, quer na melhoria das condições de contexto (financiamento, acesso a mercados e modernização da administração pública), quer no reforço das qualificações da população ativa, quer, ainda, na existência de incentivos ao investimento empresarial, fator sempre decisivo na decisão final de localização por parte das empresas.

De uma forma geral, o IDE em Portugal tem contribuído de forma relevante para a mudança estrutural das exportações portuguesas, no sentido do reforço do peso de atividades mais intensivas em tecnologia. Importa, ainda assim, ter presente que as atividades exportadoras tecnologicamente mais intensivas em Portugal tendem a ser caracterizadas por uma forte incorporação de importações intermédias, limitando o contributo deste tipo de exportações, tipicamente protagonizadas por empresas estrangeiras instaladas em Portugal, para o valor acrescentado nacional².

Assim, o reforço da orientação geral da política económica a favor do potencial exportador de elevado valor acrescentado nacional, e das atividades produtoras de bens e serviços transacionáveis em geral, é essencial para um equilíbrio sustentado da balança comercial. Esta orientação deve ser prosseguida induzindo uma maior cooperação entre empresas, incluindo o seu redimensionamento através de fusões e aquisições, em matérias como a investigação e desenvolvimento tecnológico, engenharia, novos modelos de negócio e comercialização em cadeias de atividades económicas mais qualificadas e organizadas, bem como uma maior diversificação de mercados, quer promovendo o reforço da participação em novos mercados, quer tirando maior partido das afinidades históricas e culturais de Portugal (e.g. CPLP).

Resulta fundamental pôr em prática uma estratégia destinada a promover a reindustrialização nacional³, centrada na competitividade e na valorização da produção nacional, ao longo da cadeia de valor para o reforço das exportações prossequindo o objetivo de modernizar e dinamizar a indústria nacional, reforçando a sua competitividade e capacidade de diferenciação no mercado global (elevando o peso da indústria transformadora na economia para 18% em 2020). A estratégia a adotar deverá, para além de potenciar as oportunidades decorrentes das opções assumidas na Estratégia de Investigação e Inovação para uma Especialização Inteligente (RIS3) prosseguir o objetivo de consolidação do turismo enquanto atividade estratégica no contexto global de

¹ INE, Contas Nacionais.

² Ver UNCTAD (2012). *World Investment Report 2012 - Towards a New Generation of Investment Policies*. Nova York e Genebra: Organização das Nações Unidas.

³ Estratégia de Fomento Industrial para o Crescimento e Emprego 2014-2020, aprovado em Conselho de Ministros em novembro de 2013.

Esta conjuntura acabou por condicionar a abrangência dos instrumentos disponibilizados dado que foram sobretudo usados para reforço de capital alheio, no sentido de responder a necessidades de curto prazo criadas pela crise.

A falta de soluções alternativas ou instrumentos de reforço de capital, num contexto em que as PME portuguesas apresentam níveis de capitalização inferiores à generalidade de outros países da Zona Euro, e num contexto em que se infere que a insuficiência de capital é em si um catalisador do insucesso dos modelos de negócio a prazo, representa uma falha de mercado passível também de merecer uma atuação, através da oferta de instrumentos financeiros adequados.

Em síntese, as **PME portuguesas são penalizadas em resultado de várias insuficiências de mercado no processo de financiamento**, já anteriormente identificadas, mas significativamente acentuadas pela presente crise:

i) assimetrias ao nível da informação e dos custos de transação associados à dimensão do financiamento

- do lado da oferta, levando os financiadores a preterirem montantes mais reduzidos e empresas sobre as quais possuem menos informação sobre perfis de risco de crédito, concentrando-se em operações de maior dimensão;
- do lado da procura, em resultado da comparativamente mais difícil identificação e análise, por parte das PME, das várias fontes de financiamento disponíveis, bem como da sua menor capacidade de apresentação de ideias de negócio a potenciais investidores e correta avaliação dos custos e benefícios associados a cada opção de financiamento;

ii) assimetrias na oferta de soluções em função da dimensão e do ciclo de vida das empresas (selecção adversa)

- levando os financiadores a concentrar o financiamento num reduzido número de empresas já estabelecidas no mercado (com menor risco aparente) em detrimento das empresas de menor dimensão e das que se encontram na fase inicial do seu ciclo de vida;
- gerando problemas de escassez de oferta de capital e das respetivas maturidades para empresas que se encontram na fase inicial do seu ciclo de vida, em resultado das decisões de financiamento não incorporarem, em regra, quaisquer considerações sobre as externalidades positivas geradas por empresas com forte potencial de crescimento e de criação de emprego.

O sucesso do processo de ajustamento em curso traduzir-se-á no progressivo restabelecimento do papel dos bancos enquanto financiadores da atividade empresarial e das instituições da economia social, bem como na progressiva melhoria da situação financeira das empresas. Ainda assim, a normalização do financiamento das empresas portuguesas colocará desafios acrescidos à utilização dos fundos comunitários em Portugal no período 2014-2020, condicionando o impacto das políticas públicas e apelando à mobilização dos fundos comunitários no apoio ao investimento e desenvolvimento empresarial com recurso a instrumentos de financiamento, e em particular dirigido às PME.

Os resultados da avaliação *ex ante* da Iniciativa PME (dez.2013) reforçam a natureza complexa destes constrangimentos e a existência de falhas de mercado (na UE28 apenas 4,1% das PME não observaram constrangimentos em matéria de financiamento), nomeadamente em países intervencionados como Portugal, reforçando a importância do desenvolvimento de iniciativas específicas neste domínio. A relevância das PME na competitividade económica e na criação de emprego, e dos empreendedores no desenvolvimento e na difusão de inovações, são cruciais para um crescimento inteligente e mais inclusivo.

O aprofundamento das falhas de mercado é objeto de análise específica no âmbito da Avaliação *ex ante* dos instrumentos em causa, de acordo com o artigo 37.º do Regulamento Geral dos Fundos.

A crescente globalização da economia e o aumento dos níveis de competição entre as empresas torna a existência de eficientes cadeias logísticas um fator imprescindível à competitividade de um país. A disponibilização de eficazes cadeias de abastecimento e distribuição de mercadorias, bem como a redução dos custos de contexto promovem a atração e a fixação de empresas e o desenvolvimento do tecido empresarial. Face à situação periférica de Portugal no âmbito da geografia europeia, os tempos de percurso e os custos incorridos no transporte de mercadorias e na movimentação de pessoas de e para o espaço europeu assumem uma especial preponderância nos custos de contexto da economia nacional. Nesse sentido, o desenvolvimento e a integração das Redes Transeuropeias de Transportes, eliminando os constrangimentos de conectividade internacional do país e promovendo a sua interoperabilidade – em todos os modos de transportes, mas em especial nas ligações

internacionais - são fatores decisivos para a competitividade da economia portuguesa e do seu tecido empresarial, no contexto de intensificação da concorrência internacional.

Para Portugal, assume especial importância o Corredor Atlântico das RTE-T, que liga os portos de Sines, Lisboa e Porto a Espanha e, por essa via, a toda a rede europeia.

No território nacional o Corredor Atlântico coincide, na sua generalidade, com os seguintes corredores principais estabelecidos no Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território, aos quais será dada total prioridade:

- Corredor da Fachada Atlântica entre Sines-Lisboa-Aveiro-Porto/Leixões;
- Corredor Internacional norte Aveiro-Vilar Formoso;
- Corredor internacional sul Sines/ Setúbal/ Lisboa-Caia.

O reforço da competitividade e da internacionalização da economia portuguesa passa assim também pela redução da desvantagem competitiva em termos de **custos (e tempos) de transporte e logística** decorrente da sua posição geográfica e do insuficiente desenvolvimento das ligações ao centro económico europeu. Verifica-se, em especial, uma necessidade de investimento no desenvolvimento das infraestruturas de transporte de mercadorias e logística nos domínios ferroviário, marítimo-portuário e plataformas logísticas, com especial incidência em infraestruturas integradas nas Redes Transeuropeias de Transportes.

Para esse fim foram priorizadas intervenções a apoiar no âmbito dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento e que permitem ultrapassar alguns dos principais constrangimentos identificados no âmbito do PETI 3+¹⁰:

- Setor ferroviário: degradação da infraestrutura; vida útil e obsolescência técnica; ausência de eletrificação; falta de ligação eficiente dos principais portos e centros logísticos à Europa; falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas e polos; limitação do comprimento e peso máximo dos comboios; bitola, sinalização e sistemas de alimentação heterogéneos;
- Setor marítimo-portuário: condições de acesso/ receção de navios; limitações de capacidade; ligação inexistente ou insuficiente à linha férrea e plataformas logísticas; vida útil/ obsolescência técnica de equipamento portuário; ligação inexistente ou insuficiente (elevado congestionamento) à rodovia.

Os investimentos de transportes a enquadrar no Acordo de Parceria e no Mecanismo Interligar a Europa traduzem um contributo importante para a concretização de uma parte relevante dos projetos previstos no PETI3+.

O reforço da competitividade da economia portuguesa, e em particular a melhoria das condições de contexto da atividade empresarial, passa ainda pela continuação da aposta na **modernização administrativa e capacitação da administração pública**¹¹. Uma Administração Pública mais flexível, qualificada, independente, transparente e eficiente, e mais orientada para responder às necessidades concretas de cidadãos e empresas, e aos novos desafios sociais (abordagem estratégica orientada para resultados), que utilize eficientemente as TIC e as novas tecnologias, que está mais apta à adaptação à mudança, permitindo respostas mais céleres a novos desafios, nomeadamente no que diz respeito à diminuição dos custos de contexto da atividade económica.

¹⁰ Para mais detalhe consultar o PETI 3+, Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020, aprovado em Conselho de Ministros a 3 de abril de 2014.

¹¹ Ver "Um Estado Melhor", aprovado em Conselho de Ministros de 8 de maio de 2014.

sustentabilidade, TIC/ *e-skills*, engenharia de produto e processo (envolvendo de acordo com as características das populações alvo abrangidas as mais adequadas estratégias de ensino-aprendizagem, designadamente as que recorrem a métodos ativos, como o *coaching* ou a formação-ação). No âmbito das políticas públicas cofinanciadas, e sempre que tal apoio público se justifique, deve ser considerada no quadro mais vasto e integrado do apoio aos projetos de inovação e modernização empresarial (em articulação com as necessidades específicas dos setores/ fileiras induzidas pelas apostas temáticas da RIS3).

Os fundos comunitários serão ainda mobilizados no período 2014-2020 para melhorar a **conetividade internacional** da economia portuguesa em domínios fundamentais para o seu desempenho competitivo. As dificuldades de financiamento e os esforços de consolidação orçamental conduziram à necessidade de adiar a concretização de investimentos estruturantes para o posicionamento geoestratégico da economia portuguesa nas grandes redes transeuropeias e mundiais de transportes de mercadorias e pessoas, limitando as oportunidades de internacionalização das empresas e da economia como um todo. O processo de ajustamento macroeconómico em curso deverá contribuir para melhorar as condições de investimento público e privado em infraestruturas de transportes e logística que se revelem decisivas para a competitividade e para o acesso a mercados, em particular a mercados internacionais, das atividades produtoras de bens e serviços transacionáveis e do turismo, nomeadamente nos planos de transporte ferroviário de mercadorias, bem como da navegação marítima, sendo que, nesta última dimensão, se salienta a importância que as prioridades apontadas no Plano de Ação da Estratégia Marítima da UE para a Área do Atlântico adquirem, constituindo, por isso, uma base importante para a promoção da **conetividade internacional**.

Em simultâneo, os investimentos a privilegiar no próximo período de programação terão um papel fundamental no reforço dos grandes eixos de **conetividade** que estruturam o território nacional e dão solidez ao sistema urbano, tal como definidos no Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território, contribuindo para melhorar a competitividade das regiões.

A mobilização de recursos públicos (nacionais e comunitários) no âmbito da OT7 será sujeita a critérios particularmente rigorosos de racionalidade e sustentabilidade dos investimentos, estabelecidos, tendo por base o novo Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas – PETI3+, aprovado em 3 de abril de 2014, e a lógica de intervenção encontra-se centrada na promoção da competitividade do país e dos seus territórios.

Não obstante o foco no transporte de mercadorias e na melhor acessibilidade aos principais mercados de exportação, os investimentos irão ainda apoiar uma oferta de transporte público de passageiros mais eficiente, satisfazendo as necessidades de mobilidade das populações nos diferentes territórios abrangidos.

Nos últimos anos, os fundos estruturais têm contribuído para a **modernização administrativa e a capacitação da Administração Pública** e, consequentemente, para a diminuição dos custos de contexto, financiando projetos de reengenharia e desmaterialização de processos, de facilitação na relação com os utentes e de melhoria da qualidade dos serviços prestados (boa governação²⁴). Com esse objetivo, durante o período 2007-2013 foram apoiados via fundos estruturais projetos, que resultaram numa melhoria substancial, ainda que insuficiente, dos resultados conseguidos nesta dimensão particular. Assim, no mesmo sentido, durante o período 2014-2020, dando continuidade e densificando o esforço iniciado no QREN (o qual assume atualmente uma premência

²⁴ A avaliação da qualidade da Administração Pública (boa governação) envolve seis dimensões: (a) a governação em geral (e.g. a eficácia do governo); (b) ferramentas para a modernização da administração pública (e.g. o *e-Government*, a gestão estratégica de recursos humanos, a utilização de instrumentos baseados em resultados); (c) os encargos administrativos sobre as empresas (e.g. o tempo e o custo para iniciar um negócio, o tempo necessário para obtenção das licenças; cumprimento das obrigações fiscais); (d) eficiência do investimento público; (e) de qualidade, independência e eficiência do sistema de justiça; e (f) corrupção (e.g. pagamentos irregulares e subornos; desvio de recursos públicos).

Quadro 2 – Principais mensagens das avaliações do QREN no domínio da Competitividade e Internacionalização

Tipos de instrumentos de política	Aspetos mais positivos	Aspetos a melhorar
Incentivos diretos ao investimento empresarial	<ul style="list-style-type: none"> • Quadro de apoios abrangente e maduro, fortemente alinhado com os objetivos prosseguidos (em particular, o fortalecimento da economia baseada no conhecimento e na inovação, a articulação entre empresas e entidades de investigação e divulgação de conhecimento, e a orientação para bens e serviços transacionáveis e internacionalizáveis); • Modelo de governação em Rede que favorece o alinhamento com os objetivos prosseguidos e a aprendizagem institucional; • Papel muito relevante dos projetos de natureza colaborativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Grau de simplificação administrativa ainda insuficiente; • Dispersão excessiva no volume de projetos; • Insuficiente acompanhamento dos projetos aprovados; • Fraca intensidade de apoios a ações de demonstração de resultados e de transferência de conhecimento e tecnologia de projetos empresariais de I&D&I apoiados; • Falta de clareza sobre o modelo de implementação dos “vales”.
Apoios indiretos ao desenvolvimento empresarial	<ul style="list-style-type: none"> • Intervenções alinhadas com os objetivos prosseguidos (em particular, internacionalização e dinâmicas colaborativas); • Lançamento de uma política de <i>clusterização</i> e de eficiência coletiva com alguma ambição, com um processo de reconhecimento e um quadro de medidas implícito globalmente adequados; • Apoio seletivo a infraestruturas científicas e tecnológicas que contribuíram para a estruturação de sistemas regionais de inovação. 	<ul style="list-style-type: none"> • Insuficiente quadro de acompanhamento e coordenação política da iniciativa de <i>clusterização</i>; • Excessivo enfoque no apoio a clusters e ações coletivas enquadradas no alinhamento tradicional dos principais setores exportadores; • Fraco envolvimento de agências públicas em ações coletivas; • Insuficiente expressão de ações coletivas para o empreendedorismo tecnológico e para a atração de IDE; • Insuficientes estímulos à prestação de serviços indutores de inovação comercial ou organizacional; • Excessiva atomização de incubadoras tecnológicas sem massa crítica (fragmentação do ecossistema de empreendedorismo).
Instrumentos Financeiros	<ul style="list-style-type: none"> • Projetos apoiados no âmbito do capital de risco têm uma forte orientação para a internacionalização e a inovação de produto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Número reduzido de projetos apoiados no âmbito do capital de risco (devido a: lançamento tardio dos instrumentos, imaturidade do mercado e crise económica).
Apoios à produção, difusão e valorização económica de conhecimento científico e tecnológico	<ul style="list-style-type: none"> • Elevada seletividade na aprovação de projetos, baseada em critérios de avaliação do mérito científico dos projetos e das equipas de investigação; • Contributo muito relevante para a produção científica referenciada internacionalmente e para a inserção do sistema científico nacional em plataformas e redes de conhecimento internacionais; • Parte relevante dos projetos aprovados prevê a valorização económica dos resultados da investigação sob diferentes formas; • Importante contributo para a criação, o desenvolvimento e/ou consolidação de infraestruturas fortemente vocacionadas para a internacionalização das atividades de I&D em que Portugal revela um desempenho de excelência e com um impacto potencial relevante na competitividade do país. 	<ul style="list-style-type: none"> • Valorização económica do conhecimento ainda insuficiente; • Fraca absorção pelas empresas de quadros com formação avançada (profissionais altamente qualificados); • Fraca intensidade de apoios a ações de demonstração de resultados de projetos apoiados e projetos piloto e provas de conceito que promovam uma atuação mais alargada ao ciclo de inovação; • Necessidade de reforçar o alinhamento das prioridades de investigação com as estratégias de I&I para uma especialização inteligente; • Insuficiente articulação entre o subsistema de C&T e o sistema de inovação como um todo; • Apoios à investigação excessivamente fragmentados e centrados em horizontes temporais pouco alargados.

Tipos de instrumentos de política	Aspetos mais positivos	Aspetos a melhorar
Apoios à formação para a inovação empresarial	<ul style="list-style-type: none"> Contributo das intervenções para a adoção generalizada de mecanismos de diagnóstico de necessidades de formação por parte dos promotores; Capacidade de ajustamento das intervenções às necessidades específicas dos promotores; Os programas de formação-ação contribuíram para mudanças significativas nas empresas abrangidas e a melhoria das competências de trabalhadores e empresários. 	<ul style="list-style-type: none"> Insuficiente articulação entre os projetos de formação nas empresas e os projetos de investimento produtivo; Alinhamento insuficiente dos programas de formação-ação com as prioridades relacionadas com a promoção da competitividade da economia (e.g. atividades de maior intensidade de conhecimento e orientação exportadora e indução de novos modelos de negócio).
Investimentos em infraestruturas de transporte	<ul style="list-style-type: none"> Investimentos aprovados foram contidos, realçando-se o contributo para a melhoria da competitividade da economia portuguesa dos principais projetos (e.g. <u>investimentos no sistema marítimo-portuário e ligação ferroviária entre Sines e Elvas</u>). 	
Apoios à modernização administrativa e capacitação da Administração Pública	<ul style="list-style-type: none"> Projetos relevantes para a redução dos custos públicos de contexto das atividades económicas (nomeadamente, no domínios da fiscalidade, justiça, registos e notariado) concentram parte significativa do fundo aprovado. 	<ul style="list-style-type: none"> Grande parte dos projetos está mais focada na eficiência e redução de custos da Administração pública do que na diminuição de custos de contexto; O impacto deste investimento pode estar a ser limitado por níveis de utilização insuficientes dos serviços disponibilizados <i>online</i>, exigindo maior atenção às questões da divulgação e da info-exclusão; Implementação dos projetos dificultada pela ausência de orçamentação plurianual.

Quadro 3 - Principais mensagens das avaliações dos PDR no domínio da Competitividade e Internacionalização

Tipos de Instrumentos de Política	Aspetos mais positivos	Aspetos a melhorar
Cooperação para Inovação	<ul style="list-style-type: none"> A possibilidade ou facilitação do acesso ao setor I&DT por parte das empresas; A procura verificada pela medida, embora muito focada em alguns subsectores. 	<ul style="list-style-type: none"> A divulgação precoce potenciando o interesse do público alvo, tendo em conta o atraso verificado na implementação desta medida; Reforçar a cooperação efetiva entre conhecimento científico e prático para melhorar a produtividade e sustentabilidade do setor agrícola, agroalimentar e florestal; A necessidade de um maior contributo para um uso mais eficiente dos recursos, tendo em conta a sustentabilidade dos próprios recursos, das empresas, e do território; A necessidade de disseminar os resultados dos projetos apoiados de forma mais alargada e adequada aos destinatários finais.
Instalação de Jovens Agricultores	Contributo para o rejuvenescimento do tecido produtivo agrícola - Grande dinâmica na adesão de jovens à instalação na atividade agrícola que ultrapassou claramente a meta prevista	É necessário melhorar o acompanhamento técnico, do jovem agricultor em instalação, na nova atividade, na monitorização do desenvolvimento do projeto, no ajustamento estratégico e no apoio para obtenção de financiamento

inteligente. A ponderação conjunta destas recomendações conduz à necessidade de definir, em sede da programação operacional, os mecanismos adequados à contratualização de resultados dos instrumentos de estímulo à eficiência coletiva, tanto sob a forma de operações de natureza integrada como sob a forma de ações coletivas.

No que respeita aos transportes e conectividade é referido que existe, no AP, um alinhamento com o desiderato de reforço das redes transeuropeias, que as prioridades previstas se encontram corretamente centradas na ferrovia, nos portos e na logística.

Os avaliadores aconselham que se pondere maior alocação ao OT 11, “tendo em conta que o mesmo prevê ações ao nível da administração pública central e local, e que se reforce a articulação e complementaridade entre o OT 11 e o OT 2 dedicado à melhoria do acesso às TIC, potenciando a maior redução dos custos de contexto”, o que veio a ser considerado na perspetiva da articulação entre ambos os OT, não tendo sido acolhida a recomendação do reforço de verbas no quadro da sempre complexa alocação de recursos limitados a diversas prioridades.

No domínio temático do Capital Humano, a avaliação considera a proposta de dotação financeira muito significativa e justificável, face às insuficiências que permanecem ao nível das qualificações da população ativa e face ao desfasamento da situação do país em relação às metas europeias.

A avaliação refere que as prioridades estão bem definidas e que as metas apontadas no AP para a redução do abandono escolar precoce e a melhoria das qualificações dos ativos podem ser encaradas com confiança face aos avanços que têm sido conseguidos.

No que respeita às prioridades para o aumento das qualificações, as recomendações são: “(i) Complementar as medidas previstas para aumentar o nível médio de qualificações com medidas que visem a melhoria da qualidade do capital humano produzido; (ii) melhorar a articulação entre diferentes níveis de ensino, de modo a promover uma transição mais bem-sucedida no prosseguimento de estudos; (iii) reforçar a atenção às desigualdades geográficas e socioeconómicas no acesso à educação, com incidência particular no ensino pré-escolar”. Estas recomendações conduziram a uma nova centralidade das dimensões de regulação e qualidade dos sistemas de educação e formação, inscritos na programação operacional.

Os avaliadores confirmam que as prioridades definidas no AP “permitem prosseguir o esforço desenvolvido nas últimas décadas de racionalização das redes de ensino pré-escolar, básico e secundário, podendo ter um efeito importante na redução de assimetrias no acesso a certos níveis de educação, bem como oportunidades para a melhoria da organização e prestação do serviço educativo”.

No âmbito das prioridades conducentes ao aumento da eficácia e eficiência na formação do capital humano, os avaliadores recomendam “que os critérios de seletividade apontem inequivocamente no sentido de se aprofundar os esforços de reorganização da rede de estabelecimentos de ensino, combinando critérios de racionalidade económica com eficácia pedagógica e formativa. Ao nível do ensino superior, devem ser privilegiados os esforços de redimensionamento e adaptação da rede pública e da oferta formativa, nomeadamente através de uma colaboração mais intensa dentro de cada um dos subsetores (universitário e politécnico) e entre instituições de ambos os subsetores”.

A avaliação recomenda ainda a promoção da articulação entre as instituições de ensino e o tecido económico, designadamente nas ofertas formativas de carácter profissionalizante e vocacional e a formação avançada, tendo em conta as estratégias regionais de especialização inteligente, e sublinha a importância da articulação da formação avançada com as prioridades de I&I, tendo em conta as estratégias de especialização inteligente. Neste

aumento da empregabilidade e da competitividade das empresas e reduzirá a pobreza e exclusão social. Uma maior capacidade de investigação e desenvolvimento e de inovação em todos os sectores da economia, de forma particular tendo presente as prioridades RIS3, combinada com uma utilização mais eficiente dos recursos, melhorará a competitividade e promoverá a criação de emprego, reduzindo a pobreza e a exclusão social. O investimento em tecnologias mais limpas e com baixo teor de carbono será favorável para o ambiente, contribuirá para combater as alterações climáticas e criará novas oportunidades económicas e novos postos de trabalho.

A intervenção dos fundos europeus estruturais e de investimento subordinam-se no período de programação 2014-2020, a uma lógica de intervenção organizada em torno de domínios temáticos – Competitividade e Internacionalização; Inclusão Social e Emprego; Capital Humano; Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos – e duas dimensões de natureza transversal – Reforma da Administração Pública e Territorialização das Políticas. Os quatro domínios temáticos configuram as quatro dimensões essenciais em que se podem sistematizar os principais domínios de constrangimentos de natureza estrutural e, como tal, de prioridade para a intervenção dos fundos, evidenciados na matriz seguinte.

Quadro 17 - Matriz de estruturação temática do Portugal 2020

		Domínios transversais	
		Abordagem territorial	Reforma da Administração Pública
Domínios temáticos	<u>Competitividade e Internacionalização</u>	Objetivos temáticos (OT) centrais: OT 1. Reforço da investigação, do desenvolvimento tecnológico e da inovação OT 2. Melhoria do acesso às TIC, bem como a sua utilização e a sua qualidade OT 3. Reforço da competitividade das PME OT 7. <u>Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais infraestruturas das redes</u> OT 11. Reforço da capacidade institucional das autoridades públicas e das partes interessadas e da eficiência da administração pública	
	Inclusão Social e Emprego	OT centrais: OT 8. Promoção da sustentabilidade e da qualidade do emprego e apoio à mobilidade dos trabalhadores OT 9. Promoção da inclusão social e combate à pobreza e à discriminação	
	Capital Humano	OT central: OT 10. Investimentos na educação, na formação e na formação profissional para a aquisição de competências e a aprendizagem ao longo da vida	
	Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos	OT centrais: OT 4. Apoio à transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores OT 5. Promoção da adaptação às alterações climáticas e prevenção e gestão dos riscos OT 6. Preservação e proteção do ambiente e promoção da utilização eficiente dos recursos	

De referir que as prioridades políticas da União Europeia estabelecidas no documento “Europa 2020” terão concretização na componente mar e oceanos através da Política Marítima Integrada (PMI) e na Bacia do Atlântico, através da Estratégia Marítima da União Europeia na Área do Atlântico e respetivo Plano de Ação. Em Portugal, a dimensão do território, no que respeita às áreas costeira e marítima, assume particular relevância, devendo ser olhada numa ótica integrada e em todas as suas potencialidades, recursos e desafios. A Estratégia Nacional para o

Domínio de constrangimento	Principais <u>constrangimentos</u> com contributo relevante dos FEEI para a sua superação	Objetivos estratégicos a prosseguir	Objetivos temáticos a mobilizar
Condições de contexto	<ul style="list-style-type: none"> Elevados custos e condições restritivas de acesso das PME a capital alheio; Insuficiente desenvolvimento do mercado de capital de risco; Ineficiência do ecossistema de empreendedorismo, dada a sua complexidade, fragmentação e diversidade de atores. 	<ul style="list-style-type: none"> Melhorar as condições de financiamento à economia 	OT 3
	<ul style="list-style-type: none"> Insuficiente disponibilização e utilização de serviços públicos <i>online</i>; Ineficiência na organização e gestão de serviços públicos traduzido em custos de contexto elevados para as empresas (burocracia, morosidade processual, falta de enfoque nas reais necessidades da procura); Níveis insuficientes de qualificação e envelhecimento dos recursos humanos na administração pública. 	<ul style="list-style-type: none"> Melhorar a capacitação, a eficiência e a integração dos serviços públicos, reduzindo custos de contexto 	OT 2 OT 11
	<ul style="list-style-type: none"> <u>Desvantagem competitiva da economia portuguesa em termos de custos de transporte, associada à sua posição geográfica e ao insuficiente desenvolvimento das RTE-T</u> (em particular nos domínios ferroviário e marítimo-portuário); <u>Excessiva dependência do transporte rodoviário;</u> Atividades de logística com insuficiente modernização ao nível de integração de canais, modos e operadores ao longo das cadeias de abastecimento e distribuição internas e internacionais. 	<ul style="list-style-type: none"> Melhorar as condições de transporte e mercadorias entre Portugal e o exterior, com repercussão na redução dos custos e tempos de operação para as empresas 	<u>OT 7</u>

Objetivo Temático 1 - Reforço da investigação, do desenvolvimento tecnológico e da inovação

A estratégia europeia RIS3 – *Research and Innovation Strategies for Smart Specialisation* – destaca com grande clareza o papel fundamental dos incentivos públicos adequados ao estímulo de processos de investigação e inovação, que conjuguem as capacidades e competências instaladas, e as oportunidades tecnológicas e de mercado, num contexto cada vez mais globalizado.

No caso de Portugal, a intervenção dos fundos europeus estruturais e de investimento (e, em especial, do FEDER) deve ser vocacionada para prosseguir e potenciar todos os efeitos e impactos decorrentes da assunção de uma estratégia abrangente de inovação, com vista a estimular o desenvolvimento de uma economia competitiva e de alto valor acrescentado. Neste sentido, e atendendo ao diagnóstico e às lições da experiência já apresentados, será mobilizado um conjunto diverso e coerente de objetivos específicos, que cobrem toda as fases dos processos de I&I e que colocam um enfoque reforçado nas ações de rede e interface que propiciam a valorização económica do conhecimento.

O objetivo central de valorização económica do conhecimento traduz-se igualmente na necessidade de condicionar todos os apoios neste OT a um alinhamento com a Estratégia de I&I para uma Especialização Inteligente (RIS3) ao nível nacional e regional. Será dado um grande enfoque ao reforço das ações de demonstração e de transferência de conhecimento e tecnologia para o tecido empresarial (incluindo as atividades associadas à pré-validação dos produtos e serviços no mercado, como sejam provas de conceito, protótipos, testes piloto e testes de validação comercial). A prossecução deste objetivo central vai ainda beneficiar de um agenciamento público reforçado de uma Agência com responsabilidade nesta matéria, procurando dar maior centralidade e crescente alinhamento nas políticas prosseguidas pelo Governo nas áreas da Ciência e da

Prioridades de investimento	Principais objetivos das intervenções	Exemplos das principais ações
3.4. Apoio à capacidade das PME de crescerem em mercados regionais, nacionais e internacionais e de empreenderem processos de inovação	Reforçar e requalificar a escala da produção económica privada através da dinamização do investimento empresarial de expansão e de modernização. (Açores)	<ul style="list-style-type: none"> apoio a investimentos, associados a processos de expansão e modernização, com o propósito de aumentar a eficiência e a produtividade, bem como de diversificação das suas atividades, a produção de produtos de maior valor acrescentado.

No âmbito da mobilização das prioridades de investimento do **Objetivo Temático 3**, os principais resultados esperados são:

- Estimular o espírito empresarial e a criação de empresas, nomeadamente em domínios de especialização inteligente (RIS3), incluindo o setor criativo, a aferir através do aumento da proporção dos nascimentos de empresas em setores de alta e média-alta tecnologia e serviços intensivos em conhecimento (PI 3.1);
- Reforço da capacidade exportadora de PME portuguesas, a aferir pelo aumento da intensidade exportadora das PME (proporção do valor das exportações no volume de negócios) (PI 3.2);
- Contribuir para a qualificação das estratégias de negócio das PME portuguesas, quer por via de do reforço das suas condições imateriais de competitividade (estratégia, gestão e organização, marketing, TIC, ecoeficiência, organização logística, qualidade, formação, etc.), quer por via de investimentos de natureza inovadora e qualificada, a aferir pelo aumento da proporção de PME com atividade de inovação (PI 3.3.);
- Contribuir para a produtividade e eficiências das PME e para o aumento da produção de produtos de valor acrescentado.

Objetivo Temático 7 - Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais infraestruturas das redes

A posição periférica de Portugal no contexto europeu, conjugada com o padrão geográfico dos principais mercados de origem e destino de importações e exportações portuguesas, implica que a acessibilidade aos mercados se assuma como fator crítico na competitividade da economia portuguesa, tal como explicitado no ponto anterior de diagnóstico. Os investimentos em transportes, com elevada prioridade para as ligações internacionais ferroviárias e marítimas e as plataformas logísticas que permitem assegurar maior eficiência nas cadeias de distribuição, surgem assim com uma resposta a este constrangimento.

O sistema ferroviário português apresenta um conjunto de constrangimentos - quer ao nível da (in)existência de eficientes ligações internacionais, interoperáveis com o resto da Europa, eletrificadas e que permitam a circulação de comboios de passageiros e de mercadorias de elevada capacidade de carga, quer ao nível das ligações internas, pela falta de eletrificação e de sistemas S&T e pelo baixo nível de serviço de diversas linhas - o que constitui um forte entrave à competitividade do sistema ferroviário Português e está na base da sua menor utilização e baixa quota modal, quer no transportes de mercadorias, quer no transporte de passageiros, por comparação com outros países Europeus. Assim, é crucial desenvolver e reabilitar o sistema ferroviário, intervindo sobre os seus constrangimentos e lacunas, com vista à melhoria do nível de serviço oferecido e para que possa assumir um verdadeiro papel de alavanca da competitividade do país, aproveitando, em particular, as novas condições de

coordenação da gestão de tráfego e de melhoria da interoperabilidade oferecidas pelo Corredor nº 4 do Regulamento nº 913/ 2010, relativo aos corredores de transporte de mercadorias competitivo. O desenvolvimento do transporte ferroviário deverá fazer-se melhorando a intermodalidade, nomeadamente com os portos e com as plataformas logísticas e as plataformas urbanas de transportes públicos. Tendo presente que o transporte marítimo foi responsável por 62% das mercadorias saídas de Portugal em 2012, o setor marítimo-portuário desempenha um papel fundamental no desenvolvimento da economia nacional e, em particular, das empresas exportadoras. Importa assim continuar a desenvolver o sistema e as infraestruturas marítimo-portuárias –em particular as inseridas nas Redes Transeuropeias de Transportes, para além das de nível mais regional – e as autoestradas do mar, em particular as em articulação com os grandes objetivos e as prioridades decorrentes da Estratégia Marítima para a Bacia do Atlântico da UE e potenciando as vantagens que resultam da localização geoestratégica de Portugal, na confluência de importantes rotas do comércio marítimo intercontinental.

As plataformas logísticas constituem rótulas de articulação entre os modos marítimo, ferroviário, rodoviário e aéreo e oferecem um conjunto de serviços de valor acrescentado a toda a cadeia logística. A existência de uma verdadeira rede de plataformas logísticas de âmbito nacional e regional (e.g. plataforma logísticas associadas a portos), localizadas nos nós de interceção entre os grandes corredores de transporte de mercadorias, acessíveis aos grandes polos industriais e de consumo, permitindo a concentração de cargas e a geração de massa crítica para alimentar as infraestruturas de transporte de alta capacidade, eficientes no transporte de grandes volumes de carga, é assim crítica para reduzir os custos logísticos e de transporte das empresas exportadoras nacionais.

O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+), recentemente aprovado prevê o desenvolvimento de um conjunto de projetos estruturantes para o horizonte 2014-2020. O PETI3+ realiza uma avaliação global do sistema de transportes e infraestruturas português e dos seus principais constrangimentos, estabelecendo uma estratégia de desenvolvimento de 6 eixos prioritários - em articulação com os grandes corredores estabelecidos nas Redes Transeuropeias de Transportes e no Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território – nos quais se inserem as prioridades de investimento a materializar ao longo do período 2014-2020:

- Corredor da fachada atlântica;
- Corredor internacional norte;
- Corredor internacional sul;
- Corredor do Algarve;
- Corredor do interior;
- Transportes públicos de passageiros.

No âmbito do Acordo de Parceria foi ainda efetuado um trabalho adicional de priorização dos investimentos tendo presente os domínios de efetivas falhas e constrangimentos na conectividade internacional de Portugal e das suas regiões.

Nesse sentido, no horizonte temporal 2014-2020, a utilização dos fundos comunitários irá privilegiar o investimento gerador de valor, em projetos com viabilidade económica demonstrada, que reduza os custos de contexto da economia nacional e regional, e por essa via, estimule a empregabilidade e a competitividade da atividade económica e do tecido empresarial português.

Inclui-se igualmente nesta lógica a mobilização por Portugal do Mecanismo Interligar a Europa (MIE) no âmbito do qual será promovida a candidatura de projetos inseridos na rede principal (core) das Redes Transeuropeias de Transportes, nomeadamente no âmbito do “Corredor Atlântico”, a saber:

- Corredor Ferroviário Sines/Lisboa/Setúbal – Caia, visando eliminar o “missing link” (e.g. secção Évora-Caia) existente na ligação ferroviária com Espanha e reforçar a conexão aos portos de Sines, Lisboa e Setúbal;
- Corredor Ferroviário Porto/Aveiro – Vilar Formoso, visando reforçar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa;
- Desenvolvimento dos portos integrantes da RTE-T principal de Leixões, Lisboa e Sines, e da Via Navegável do Douro.

Por outro lado, a programação dos investimentos apoiados pelos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento será complementar em relação à do MIE/ CEF (não havendo sobreposições) e subordinada a princípios de forte seletividade e concentração, correspondendo mais de 75% do total a projetos nos sectores ferroviário e marítimo.

Destes destacam-se os seguintes, inseridos nas RTE-T:

- Linha do Norte (corredor Ferroviário Lisboa-Porto);
- Linha do Minho (corredor Ferroviário Porto-Vigo);
- Linha da Beira Baixa;
- Linha do Algarve;
- Porto de Aveiro;
- Porto de Setúbal.

Neste âmbito serão completadas as intervenções nas ligações da rede ferroviária iniciadas no período 2007-2013.

Os projetos ferroviários deverão ser conformes aos requisitos relativos às infraestruturas ferroviárias no âmbito do regulamento RTE-T (incluindo para a rede principal (core) das RTE-T)⁵³. Deverão em particular cumprir os requisitos do artigo 39, parágrafo 2 do referido regulamento, sem prejuízo da possibilidade de fazer adaptações? como previsto no parágrafo 3, nomeadamente as necessárias ao respeito da interoperabilidade das linhas ferroviárias. As linhas pertencentes à rede principal das RTE-T deverão estar preparadas para se adaptarem à bitola UIC? assim que for possível uma ligação a França nessa bitola, por forma a garantir a interoperabilidade com as redes europeias, e em qualquer caso antes do fim do período 2014-2020.

Os investimentos em infraestruturas rodoviárias não são cofinanciados no âmbito dos Programas cobertos pelo Acordo de Parceria, no período 2014-2020. A título excecional poderão ser financiadas estradas de acesso local, com carácter acessório, de acesso a portos ou como parte integrante de novos investimentos (a efetuar no

⁵³ Regulamento (UE) N° 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes; Comunicação da Comissão sobre o “Quarto pacote Ferroviário – completar o espaço ferroviário europeu único para promover a competitividade europeia e o crescimento”, COM(2013) 25; e Decisão da Comissão C(2012) 7325 de 6 de novembro de 2012 relativa à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu.

período 2014-2020) em plataformas logísticas ou parques empresariais. Poderão também ser financiadas nas Regiões Autónomas da Madeira e Açores, a título exclusivo, a Ligação Camara de Lobos/ Estreito Câmara de Lobos) na Madeira e um conjunto de intervenções em estradas nos Açores, a identificar no respetivo Programa Operacional, infraestruturas estas que se destinam a mitigar o isolamento de PME e comunidades nestas regiões ultraperiféricas.

Quadro 23 - Principais resultados por prioridade de investimento do OT 7

Prioridades de investimento	Principais objetivos e resultados esperados das intervenções	Exemplos das principais ações
7.1. Apoio ao espaço único europeu de transportes multimodais, mediante o investimento na rede transeuropeia de transportes (RTE-T)	Desenvolvimento dos sistemas, equipamentos e infraestruturas de transportes e logística inseridas nas RTE-Transportes , por forma a aumentar a competitividade das atividades produtoras de bens e serviços transacionáveis e a movimentação de pessoas e bens	<ul style="list-style-type: none"> Apoio a projetos que promovam o desenvolvimento, a competitividade, a melhoria, a segurança, a sustentabilidade económica e ambiental, a interoperabilidade, intermodalidade e acessos dos sistemas e infraestruturas de transportes e logística inseridas nas RTE-Transportes, primordialmente nos domínios ferroviário, marítimo-portuário, plataformas multimodais e autoestradas do mar; Desenvolvimento de sistemas inteligentes e de informação, de gestão de tráfego, de segurança e de gestão de cadeias logísticas inseridos nas RTE-Transportes.
7.2. Melhoria da mobilidade regional, com a ligação dos nós secundários e terciários à infraestrutura da RTE-T;	Mitigação do isolamento de PME e comunidades nas regiões ultraperiféricas (Açores e Madeira)	Ligações rodoviárias nas regiões ultraperiféricas ⁵⁴ .
7.3. Desenvolvimento e a melhoria de sistemas de transportes ecológicos e baixo teor de carbono, incluindo as vias navegáveis interiores e o transporte marítimo, os portos e as ligações multimodais	Desenvolvimento dos sistemas, equipamentos e infraestruturas de transporte e logística com baixas emissões de carbono , por forma a aumentar a sua sustentabilidade económica e ambiental e a competitividade das atividades produtoras de bens e serviços transacionáveis e a movimentação de pessoas e bens	<ul style="list-style-type: none"> Apoio a projetos que promovam o desenvolvimento, a competitividade, a melhoria, a segurança, a sustentabilidade económica e ambiental, a interoperabilidade, intermodalidade e acessos dos sistemas e infraestruturas de transportes e logística com baixas emissões de carbono nos domínios marítimo-portuário; autoestradas do Mar e plataformas logísticas multimodais; Apoio a projetos de desenvolvimento de sistemas inteligentes e de informação, de gestão de tráfego, de segurança e de gestão de cadeias logísticas no transporte marítimo-portuário, autoestradas do mar e plataformas logísticas
7.4. Desenvolvimento e reabilitação de sistemas ferroviários abrangentes, de elevada qualidade e interoperáveis e promoção de medidas de redução do ruído	Promover a competitividade do sistema ferroviário para que se assuma como uma alavanca de desenvolvimento das atividades produtoras de bens e serviços transacionáveis e internacionalizáveis e um meio privilegiado de movimentação de pessoas e bens	<ul style="list-style-type: none"> Apoio a projetos que promovam o desenvolvimento, a competitividade, a melhoria, a segurança, a sustentabilidade económica e ambiental, a interoperabilidade e intermodalidade dos sistemas e infraestruturas de transportes ferroviários; Desenvolvimento de sistemas inteligentes e de informação, de gestão de tráfego, de segurança e de gestão de cadeias logísticas no transporte ferroviário.

⁵⁴ Sujeito às condicionantes identificadas na parte final deste subcapítulo.

reabilita-se o que existe, e nada do que existe é interoperável

No âmbito da mobilização das prioridades de investimento do **Objetivo Temático 7**, os principais resultados esperados são:

- Melhorar a conectividade de Portugal com o resto da Europa e o Mundo tornar o sistema ferroviário mais competitivo e sustentável), com o objetivo de melhorar a quota modal no transporte ferroviário de mercadorias e passageiros (PI 7.1 e 7.4);
 → *com os recursos disponibilizados, o resultado não é o contrário*
- Contribuir para a redução global dos tempos de percurso e dos custos associados ao transporte de mercadorias, em especial, para as empresas exportadoras, quer por via da intervenção em RTE (PI 7.1), quer por via da intervenção complementar em redes não RTE (PI 7.3 e 7.4), e para o reforço da quota modal do transporte ferroviário;
- Aumentar a eficiência do sistema portuário, incluindo o desenvolvimento das Autoestradas do Mar, a aferir através do aumento do volume de movimentação de mercadorias nos principais portos (PI 7.3).

Objetivo Temático 8 - Promoção da sustentabilidade e da qualidade do emprego e apoio à mobilidade dos trabalhadores

As limitações existentes no país em matéria de qualificações constituem, atualmente, um dos principais entraves ao desenvolvimento de atividades produtivas mais intensivas em conhecimento e criatividade e com forte valor acrescentado nacional, com reflexos sobre a produtividade e os níveis de competitividade e desenvolvimento económico e social de Portugal e das suas regiões. Neste sentido, importa assegurar, no âmbito do domínio da Competitividade e Internacionalização, o apoio à capacitação dos trabalhadores e dirigentes das empresas, quer como parte integrante de projetos de investimento em I&I mais abrangentes (integrados nos OT 1 e 3 e tendo presente, nomeadamente, as prioridades da RIS3), quer recorrendo a projetos autónomos de formação (e.g. em TIC), estando também prevista a possibilidade de apoio a formações específicas, associadas a projetos de investimento de modernização das empresas (em particular das PME).

Para além da qualidade do emprego, enquanto fator chave no sucesso das estratégias de modernização e inovação empresarial, constitui ainda prioridade a inserção de recursos humanos altamente qualificados nas empresas.

- O número de doutorandos e pós-doutorandos provenientes ou formados nas próprias instituições a financiar não pode exceder 1/3 do total dos doutorandos e pós-doutorandos admitidos a esses programas, devendo, igualmente, os concursos respeitar plenamente regras de mérito e não-discriminação.
- Assegurar que as intervenções em infraestruturas escolares ou de formação se restringem a casos devidamente fundamentados como a conclusão de redes, com demonstração da sustentabilidade de médio prazo da procura, bem como da coerência com o forte investimento nesta área em anteriores ciclos de programação ou a necessidades de reequipamento dessas infraestruturas, por forma a, designadamente, habilitá-las melhor face à evolução das necessidades do mercado de trabalho, no quadro da continuação ou mesmo do reforço da aposta na formação profissional de jovens e adultos. Neste contexto os apoios a infraestruturas escolares estão condicionados à análise de necessidades e mapeamento cujas conclusões principais devem ser inseridas nos programas financiadores. Este enquadramento estratégico a preparar pelas CCDR, deve ponderar a evolução demográfica e as necessidades de responder a problemas de segurança e ao encerramento de escolas com poucos alunos. No ensino superior apenas serão apoiados equipamentos e estes devem ser destinados a novos cursos superiores de curta duração (ISCED 5) ou à criação de novos programas de ensino superior à luz das necessidades do mercado de trabalho. Adicionalmente no caso do Continente estas intervenções em infraestruturas e equipamentos estarão limitadas a 350 M€.

1.3.6 Objetivos Temáticos do Domínio Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos

Os principais constrangimentos e potencialidades identificados no domínio da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, já enunciados, constituem a base para a identificação das prioridades de intervenção dos fundos comunitários. Os investimentos a concretizar, no período de programação 2014-2020, devem estar orientados para o crescimento sustentável e para a promoção de um modelo de desenvolvimento sustentável que promova uma economia de baixo carbono e integre a eficiência na utilização de recursos, a proteção do ambiente e a prevenção de riscos e adaptação às alterações climáticas, sendo estruturadas em torno de três objetivos temáticos:

- Objetivo Temático 4 - Apoiar a transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores;
- Objetivo Temático 5 - Promover a adaptação às alterações climáticas e a prevenção e gestão dos riscos;
- Objetivo Temático 6 – Preservar e proteger o ambiente e promover a utilização eficiente dos recursos.

Objetivo Temático 4 - Apoiar a transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores

As intervenções estruturadas no Objetivo Temático 4, estando focalizadas no alcance das metas traçadas no quadro das metas europeias «20-20-20»⁵⁸, incorporam diferentes frentes de atuação:

⁵⁸ Redução em 25% do consumo de energia primária, sendo a meta específica para a Administração Pública de 30% no mesmo período; atingir 31% do consumo final bruto de energia associado a fontes de energias renováveis (FER), com uma meta específica para o setor dos transportes (10% da energia utilizada) e limitar o aumento das emissões nacionais nos setores não abrangidos pelo CELE a +1% em 2020.

- i) do lado da procura, atuando na alteração dos padrões de consumo energético em Portugal, quer pela diminuição do consumo de energia e pela promoção da eficiência energética, quer pela diversificação de fontes de energia com reduzidas emissões de carbono, envolvendo o setor público⁵⁹, empresas e com relevância para o setor dos transportes, nomeadamente rodoviários⁶⁰, e ainda os cidadãos⁶¹;
- ii) do lado da oferta, potenciando o desenvolvimento de tecnologias mais limpas e a produção de energia com recurso a fontes de energia renováveis de acordo com o princípio da racionalidade económica, apenas atuando no caso de tecnologias emergentes ou pouco disseminadas e testadas (incluindo sempre que necessário a vertente de integração na rede). Serão também apoiados projetos piloto de armazenamento de energia.

➤ NÃO INCLUI INVESTIMENTOS NA FERROVIA

Esta área de intervenção, de âmbito nacional, pretende apoiar a produção de energias renováveis pouco disseminadas e o desenvolvimento tecnológico e teste de projetos de energia renovável, bem como, nos casos aplicáveis, a sua integração na rede elétrica, aproveitando o potencial energético endógeno e contribuindo ao mesmo tempo para, a diversificação das fontes de energia, a diminuição da dependência energética do país, em execução do Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis (PNAER) e cumprimento das metas comunitárias. Portugal tem uma vasta diversidade de fontes de energia a explorar, nomeadamente, marés, ondas, correntes marítimas, hidráulica, gravítica, vento, sol, biomassa, água salobra, geotérmica, hidrogénio, entre outras. Associadas a algumas destas fontes ainda pouco exploradas existem várias tecnologias de produção de energia que necessitam de ser desenvolvidas e expandidas em Portugal, como por exemplo o biogás, biometano, biocombustíveis. Excluem-se do âmbito do apoio os projetos que sejam economicamente viáveis, sem apoio, assim como todas as tecnologias cuja política nacional não pretenda continuar a apoiar devido à sua já vasta disseminação (barragens, centrais hídricas e mini-hídricas, exceto nas regiões autónomas; centrais PV, CSP e CPV; centrais eólicas *on-shore*). Deve ainda ser considerado o investimento nesta área de intervenção na Região de Autónoma da Madeira. Dado o estatuto de ultraperiféricidade desta Região, assim como as condições orográficas do território, a Madeira enfrenta desafios não negligenciáveis no que se refere à produção de energia. Neste âmbito, deverá ser promovido o aproveitamento do potencial endógeno para a produção de energias renováveis, nomeadamente ao nível da energia hídrica.

- iii) são ainda complementadas com o desenvolvimento e implementação de redes inteligentes⁶². O primeiro projeto de redes energéticas inteligentes em Portugal, foi o projeto-piloto desenvolvido em Évora, em 2009,

⁵⁹ A melhoria da eficiência energética no setor público assume especial importância e as medidas previstas estão enquadradas pelo Programa de Eficiência Energética na Administração Pública – Eco.AP, estruturando-se nos seguintes domínios: (a) contratos de gestão de eficiência energética; (b) planos de ação de eficiência energética.

⁶⁰ O setor dos transportes é responsável por cerca de 1/3 da energia consumida ao nível nacional.

⁶¹ A vetustez do edificado, associada aos elevados níveis de degradação de uma importante percentagem de edifícios, faz com que a eficiência energética do edificado seja globalmente baixa, assumindo-se a sua melhoria como uma prioridade de atuação, conforme aponta o Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética.

⁶² Os investimentos em eficiência energética baseiam-se fundamentalmente numa avaliação detalhada dos consumos de energia, avaliação essa que pode em muito ser simplificada através da existência de sistemas inteligentes, uma vez que estes permitem caracterizar a evolução dos consumos de energia em períodos de tempo relativamente curtos e assim facilmente detetar situações de ineficiência energética. Desta forma, este investimento afigura-se como um mecanismo essencial para potenciar economias de energia nos diferentes setores de atividade com os benefícios decorrentes para o setor público, para as empresas e para os cidadãos. A materialização destas economias está dependente do binómio sistema inteligente/consumidor e da análise que este último faça dos consumos de energia, nomeadamente nos períodos de não produção (ou não ocupação), permitindo assim mitigar desperdícios energéticos ao mais baixo custo. Os investimentos em redes inteligentes, em concretização das Diretivas CE/2006/32 e 2009/CE/72, enquanto instrumentos de gestão dos consumos, possibilitam ainda por um lado um mais adequado equilíbrio entre a procura e a entrega de energia à rede, com os consequentes ganhos de eficiência e as decorrentes vantagens económicas e ambientais para o sistema electroprodutor, e por outro lado promovem o melhor conhecimento dos consumos de energia por parte dos consumidores finais, induzindo comportamentos mais racionais e sustentáveis do ponto de vista energético. Este tipo de investimentos permite ainda uma maior integração das energias renováveis na rede, nomeadamente ao nível da produção descentralizada.

1.4 REPARTIÇÃO INDICATIVA DOS FEEI POR OBJETIVO TEMÁTICO E MONTANTE INDICATIVO PARA OS OBJETIVOS EM MATÉRIA DE ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Os fundos comunitários que integram o Portugal 2020 serão alocados por objetivo temático de acordo com o quadro seguinte, traduzindo uma repartição proporcional ilustrada na figura 11. O montante total indicado neste quadro não integra as dotações de Portugal para a Cooperação Territorial Europeia (122 M€), nem para o Fundo de Ajuda aos mais Carenciados (178 M€). → **DAQUI DEPREENDE-SE QUE INTEGRA O MIE/CEF**

Quadro 34 - Repartição indicativa dos FEEI por objetivo temático a nível nacional

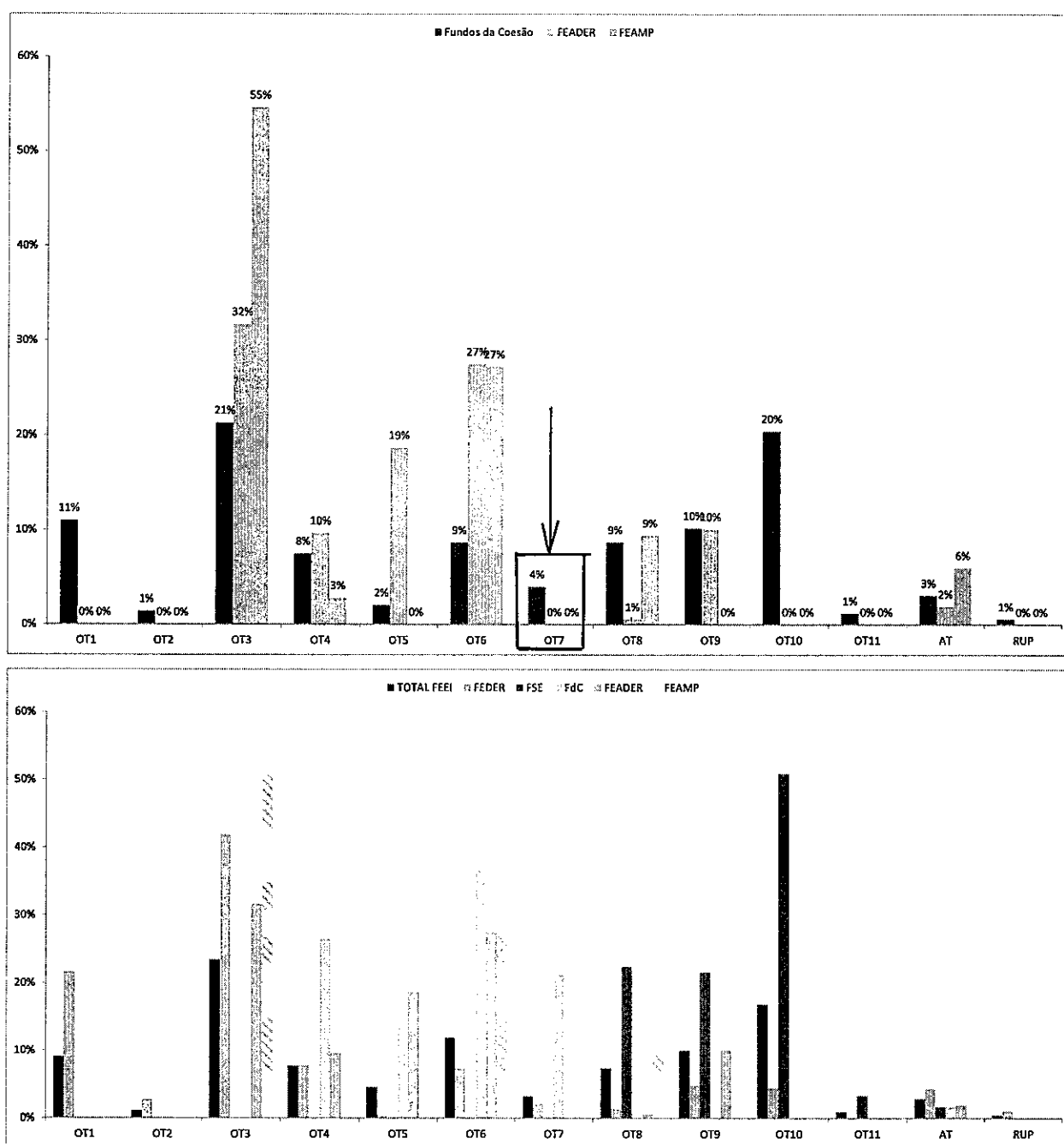
Euros							
OT	Objetivos	FEDER	FSE	FdC	FEADER	FEAMP	TOTAL
OT1	Reforçar a investigação, o desenvolvimento tecnológico e a inovação	2.328.812.052					2.328.812.052
OT2	Melhorar o acesso às tecnologias da informação e da comunicação, bem como a sua utilização e qualidade	294.924.687					294.924.687
OT3	Reforçar a competitividade das pequenas e médias empresas e dos sectores agrícola (para o FEADER), das pescas e da aquicultura (para o FEAMP)	4.509.808.033			1.285.653.348	214.228.847	6.009.690.228
OT4	Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os sectores	833.114.998		757.000.000	391.187.629	11.000.000	1.992.302.627
OT5	Promover a adaptação às alterações climáticas e a prevenção e gestão de riscos	31.800.000		401.242.164	757.242.145		1.190.284.309
OT6	Proteger o ambiente e promover a eficiência dos recursos	791.020.771		1.045.000.000	1.115.105.448	106.781.617	3.057.907.836
OT7	Promover transportes sustentáveis e eliminar os estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas	236.113.500		609.000.000			845.113.500
OT8	Promover o emprego e apoiar a mobilidade laboral	152.000.000	1.692.026.507		22.645.490	37.000.000	1.903.671.997
OT9	Promover a inclusão social e combater a pobreza	529.821.585	1.630.789.998		408.982.493		2.569.594.076
OT10	Investir no ensino, nas competências e na aprendizagem ao longo da vida	481.488.271	3.845.767.381				4.327.255.652
OT11	Reforçar a capacidade institucional e uma administração pública eficiente		249.696.283				249.696.283
AT	Assistência técnica	468.910.000	128.252.100	49.500.000	76.971.821	23.475.000	747.108.921
RUP	Utilização da dotação específica das regiões ultraperiféricas no âmbito das alíneas b) e c) do n.º 1 e do n.º do art.º 12.º do Regulamento FEDER	115.681.815					115.681.815
Subtotal FEEI		10.773.495.712	7.546.532.269	2.861.742.164	4.057.788.374	392.485.464	25.632.043.983
IEI							160.772.169
Total		10.773.495.712	7.546.532.269	2.861.742.164	4.057.788.374	392.485.464	25.792.816.152

NOTA1: A distribuição presente neste quadro cumpre todos os requisitos relativos à concentração temática.

NOTA2: No que se refere ao contributo do Programa de Desenvolvimento Rural do Continente para os objectivos ambientais referidos no artigo 65º (5a) do Regulamento do FEADER prevê-se um contributo de 61% das medidas programadas, conforme quadro seguinte:

Artigos Reg. FEADER	% valor FEADER
Art.º 17	13,8
Art.º 21	12,53
Art.º 28, 29, 30, 34,	15,1
Art.º 31, 32	19,8
Total	61,2

Figura 16 - Repartição proporcional dos FEEI por objetivo temático a nível nacional



De acordo com a informação constante do quadro 34, é possível verificar que o FSE assume um peso expressivo na programação dos Fundos Estruturais do PORTUGAL 2020. Neste sentido, importa referir que o montante alocado ao FSE no total dos Fundos Estruturais cumpre o requisito regulamentar previsto no n.º 4 do art.º 92.º do Reg.º (UE) n.º 1303/2013, de 17 de dezembro, conforme é ilustrado no quadro 35.

uma forma conjugada de apoios reembolsáveis e não reembolsáveis se uma prévia análise das condições específicas o justificar. Haverá uma utilização acrescida da modalidade de instrumentos financeiros, quer por via de uma utilização mais intensiva em áreas onde já existe experiência (e.g. no âmbito dos apoios a projetos empresariais), quer por via de uma aplicação de instrumentos financeiros noutras áreas de política pública (e.g. eficiência energética ou inovação social).

A IFD, enquanto beneficiária, privilegiada mas não exclusiva, dos FEEI no âmbito de instrumentos financeiros, orientados para a melhoria das condições de financiamento do investimento empresarial será responsável pela gestão grossista de instrumentos financeiros públicos dirigidos ao investimento empresarial, com um especial enfoque na sua orientação para bens e serviços transacionáveis, visando colmatar insuficiências de mercado ao nível de financiamento das PME e do financiamento de longo prazo da atividade produtiva.

Maximização da Complementaridade de Recursos Financeiros Públicos

A promoção da alavancagem de recursos financeiros públicos através de recursos financeiros privados, inerente à utilização preferencial de instrumentos financeiros referida nos parágrafos anteriores, é complementada por atuações pró-ativas, concretizadas pela Agência, IP e pelas Autoridades de Gestão dos PO dirigidas a promover uma maior mobilização de recursos de outros instrumentos de financiamento nacionais e comunitários, face a anteriores períodos de programação, bem como a criação de sinergias em termos de atuação dos FEEI e dos vários programas, dos quais destacamos nomeadamente Connecting Europe Facility, Programas COSME, HORIZONTE 2020, ERASMUS+, Programa Europa Criativa, Mecanismo Financeiro do Espaço Económico Europeu, LIFE, Internal Security Fund, Marie Skłodowska-Curie Actions, entre outros.

A este nível refira-se que se pretende estimular a participação de entidades nacionais nesses programas, através da dinamização de ações de sensibilização, de informação e de capacitação das entidades potencialmente beneficiárias desses programas.

Pretende-se igualmente tirar o maior partido das sinergias que existem entre a atuação dos FEEI e dos vários programas, potenciando o melhor aproveitamento das oportunidades de financiamento que são oferecidas.

Será ainda dinamizada a participação e representação de entidades nacionais em plataformas e redes internacionais de conhecimento, para além da transferência de conhecimento e troca de experiências e apoiada a valorização do conhecimento produzido no âmbito de projetos apoiados em programas comunitários designadamente como é o caso do programa Horizonte 2020 e de outros programas comunitários de investigação. Neste caso, o apoio a esta participação estará condicionado ao alinhamento com as prioridades identificadas na Estratégia de I&I para uma Especialização Inteligente (nacional e regionais), permitindo estimular uma maior aproximação ao mercado da I&D com sucesso.

No cumprimento do desiderato de reforçar a articulação entre diferentes fontes de financiamento comunitário, à Agência, IP competirá desenvolver e atualizar, com a colaboração de todas as entidades públicas nacionais envolvidas, uma base de dados que reunirá informação sobre o conjunto de projetos financiados em território nacional por fundos comunitários sob gestão de autoridades nacionais ou sob gestão da Comissão Europeia. Desta forma, será igualmente possível não só ter uma informação mais completa sobre as intervenções que estão a ser concretizadas como igualmente mitigar o risco de duplo financiamento.

Condição <i>ex ante</i> aplicável	Cumprimento	Critérios de cumprimento	Cumprimento	Evidências	Justificação / Observações
		<u>Madeira</u>	Sim	PERSU II	O PERSU II, que dará origem ao PERSU 2020 e que concretiza o plano nacional de gestão de resíduos nesta área, apesar do seu âmbito geográfico ser Portugal Continental, considera o contributo das Regiões Autónomas dos Açores e Madeira para o cumprimento das metas nacionais de reciclagem.
		<u>Acores:</u>	Sim	- Decreto Legislativo Regional n.º 10/2008/A de 12 de maio; - Regime geral de prevenção e gestão de resíduos - Decreto Legislativo Regional n.º 29/2011/A	
7.1. Transportes: existência de um ou mais planos ou quadros globais para o investimento nos transportes em conformidade com o quadro institucional do Estado-Membro (incluindo os transportes públicos regionais e locais) que apoiem o desenvolvimento de infraestruturas e melhorem as ligações com as redes RTE-T global e nuclear.	Parcial	Existência de um ou mais planos ou quadros globais para o investimento nos transportes que preencha (m) os requisitos legais para a avaliação ambiental estratégica e defina(m):	Sim	O Governo Português aprovou, em Reunião do Conselho de Ministros de 3 de Abril de 2014, o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+). O documento completo pode ser consultado em: http://conteudos.portugal.gov.pt/pt/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspx	
		— o contributo para o Espaço Único Europeu dos Transportes em consonância com o artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 ⁷⁶ incluindo as prioridades atribuídas aos seguintes investimentos: — a rede principal RTE-T e a rede global em que estão previstos investimentos do FEDER e do Fundo de Coesão; e ainda — as ligações secundárias;	Sim	No capítulo 5 do PETI3+ são identificados os instrumentos de política nacionais e comunitários enquadramentos da estratégia adoptada no PETI3+ (PETI3+: Capítulo 5 – páginas 30-39) No capítulo 9.2.7 (PETI3+: Ilustração 32 – página 73) apresenta-se uma correspondência entre os eixos de desenvolvimento prioritários estabelecidos no PETI3+ e os eixos e nós da rede TEN-T em Portugal.	
		— a planificação realista e viável de projetos a apoiar pelo FEDER e pelo Fundo de Coesão;	Parcial	No Anexo IV do PETI3+ (PETI3+: Anexo IV: páginas 1330-1341) Ver quadro 40	

⁷⁶ Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013 relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

Condição <i>ex ante</i> aplicável	Cumprimento	CrITÉRIOS de cumprimento	Cumprimento	Evidências	Justificação / Observações
		— medidas para garantir a capacidade de os organismos intermediários e beneficiários concretizarem o sistema de planificação dos projetos.	Sim	No Capítulo 17 (PETI3+: Capítulo 17 - páginas 116 – 121)	
		Madeira: A resposta diz respeito a todos os critérios 7.1	Não	Ver quadro 40	
		Açores: A resposta diz respeito a todos os critérios 7.1	Parcial	Plano Integrado de Transportes http://www.azores.gov.pt/NR/rdonlyres/886AC759-79EC-4F3A-A74B-C10442B4B9C8/0/PIT.pdf Ver quadro 40	A especificidade territorial e geográfica da Região Autónoma dos Açores não permite a sua integração nas redes transeuropeias, nos termos em que são aplicados ao território europeu continental.
7.2. Caminho-de-ferro: existência, no âmbito de um ou mais planos ou quadras globais de transportes, de uma secção explícita sobre o desenvolvimento do caminho-de-ferro, em conformidade com o quadro institucional do Estado-Membro (incluindo os transportes públicos regionais e locais) que apoiem o desenvolvimento de infraestruturas e melhorem as ligações com as redes RTE-T global e principal. Os investimentos cobrem os ativos móveis, a interoperabilidade e o reforço de capacidades.	Sim	A existência de uma secção dedicada ao desenvolvimento do caminho de ferro no âmbito do(s) plano(s) ou quadro(s) de transportes, tal como atrás previsto, que preencha os requisitos legais para a avaliação ambiental estratégica e defina um sistema de planificação de projetos realista e racional (que inclua um calendário e um quadro orçamental);	Sim	O Governo Português aprovou, em Reunião do Conselho de Ministros de 3 de Abril de 2014, o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+). O documento completo pode ser consultado em: http://conteudos.portugal.gov.pt/pt/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspx	http://www.ieva.pt/media/docs/estudo.pdf
		Medidas para garantir a capacidade aos organismos intermediários e beneficiários para concretizarem o sistema de planificação dos projetos.	Sim	No Capítulo 10 (PETI3+: Capítulo 10 – páginas 79-83) são estabelecidas medidas específicas para o setor ferroviário	

Condição ex ante aplicável	Cumprimento	Crítérios de cumprimento	Cumprimento	Evidências	Justificação / Observações
<p>7.3. Outros meios de transporte, incluindo vias navegáveis e transportes marítimos, portos, ligações multimodais e infraestruturas aeroportuárias: existência, no âmbito do(s) plano(s) ou quadro(s) global(ais) de transportes, de uma secção explícita sobre vias navegáveis e transportes marítimos, portos, ligações multimodais e infraestruturas aeroportuárias que contribuem para a melhoria das ligações à rede global e à rede principal da RTE-T e para a promoção de uma mobilidade regional e local sustentável.</p> <p>7.4 ?</p>	Parcial	A existência de uma secção sobre vias navegáveis e transportes marítimos, portos, ligações multimodais e infraestruturas aeroportuárias no âmbito do(s) plano(s) ou quadro(s) de transportes que:	Sim	o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+).	
		— preencha os requisitos legais para a avaliação ambiental estratégica	Parcial	Ver quadro 40	
		— estabeleça um sistema de planificação de projetos realistas e viáveis (incluindo calendário e quadro orçamental);	Parcial	Ver quadro 40	
		Medidas para garantir a capacidade aos organismos intermediários e beneficiários para concretizarem o sistema de planificação dos projetos.	Sim	No Capítulo 11 (PETI3+: Capítulo 11 – páginas 84-90) são estabelecidas medidas específicas para o setor marítimo-portuário, quer no que diz respeito aos projetos de investimento prioritário, quer no que diz respeito às demais reformas estruturais e executar no horizonte 2014-2020.	
		Madeira: A resposta diz respeito a todos os critérios 7.3	Não	Ver quadro 40	
		Açores: A resposta diz respeito a todos os critérios 7.3	Sim	Plano Integrado de Transportes http://www.azores.gov.pt/NR/rdonlyres/886AC759-79EC-4F3A-A74B-C10442B4B9C8/0/PIT.pdf RCM 20/2012 e legislação subsequente	

Condição ex-ante	Crítérios não cumpridos	Ações a desenvolver	Deadline (data)	Organismos
6.2. Setor dos resíduos: promoção de investimentos sustentáveis do ponto de vista económico e ambiental no setor dos resíduos, em particular através do desenvolvimento de planos de gestão dos resíduos em consonância com a Diretiva 2008/98/CE e com a hierarquia de tratamento dos resíduos.	- A existência de um ou mais planos de gestão de resíduos exigidos pelo disposto no artigo 28.º da Diretiva 2008/98/CE;	- Aprovação do Plano Nacional de Gestão de Resíduos (PNGR 2014-2020) - Aprovação do Plano Estratégico para os Resíduos Urbanos (PERSU 2020)	4º Trimestre de 2014	Agência Portuguesa do Ambiente
7.1. Transportes: existência de um ou mais planos ou quadros globais para o investimento nos transportes em conformidade com o quadro institucional do Estado-Membro (incluindo os transportes públicos regionais e locais) que apoiem o desenvolvimento de infraestruturas e melhorem as ligações com as redes RTE-T global e nuclear. (Válido para 7.1 e 7.3)	— a planificação realista e viável de projetos a apoiar pelo FEDER e pelo Fundo de Coesão;	Para a lista de projetos a financiar no âmbito do Acordo de Parceria, serão aplicados os princípios previstos no capítulo 17.8 do PETI3+, demonstrando o seu nível de maturidade, assegurando a existência de estudos de viabilidade, análise socioeconómica custo-benefício, avaliação de impacto ambiental, identificação de possibilidade de ajudas de Estado e calendário detalhado de implementação (em linha com o guia das condicionalidades ex ante).	2º Sem. 2015	ME/SEITC
	— preencha os requisitos legais para a avaliação ambiental estratégica	Tal como consta no PETI3+, sem prejuízo dos procedimentos de avaliação de impacto ambiental que incidirão, nos termos do Decreto-Lei n.º 151-B/2013 de 31 de outubro, sobre os projetos que vierem a ser alvo de concretização, o PETI3+ está naturalmente condicionado ao resultado de um processo de Avaliação Ambiental Estratégica, nos termos do Decreto-Lei 232/2007 de 15 de junho. Nestes termos, está em curso o processo de Avaliação Ambiental Estratégica conduzido pelo LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil.	2º semestre 2014	ME/SEITC

FEDER	FC	FSE	Domínio Temático	Objetivo Temático	Prioridade de Investimento	Conversão Regulamento Fundos
1	1	1			tecnologias de baixo teor de carbono	
					4.7. a promoção da cogeração de calor e eletricidade de elevada eficiência baseada na procura de calor útil	4) g)
				5. Promoção da adaptação às alterações climáticas e prevenção e gestão dos riscos	5.1. a concessão de apoio ao investimento para a adaptação às alterações climáticas, incluindo abordagens baseadas nos ecossistemas	5) a)
					5.2. a promoção de investimentos para fazer face a riscos específicos, assegurar a capacidade de resistência às catástrofes e desenvolver sistemas de gestão de catástrofes	5) b)
				6. Preservação e proteção do ambiente e promoção da utilização eficiente dos recursos	6.1. investimentos no setor dos resíduos para satisfazer os requisitos do acervo ambiental da União e atender às necessidades de investimento identificadas pelos Estados-Membros que vão além desses requisitos	6) a)
					6.2. investimentos no setor da água, para satisfazer os requisitos do acervo ambiental da União e atender às necessidades de investimento identificadas pelos Estados-Membros que vão além desses requisitos	6) b)
					6.3. a conservação, proteção, promoção e o desenvolvimento do património natural e cultural	6) c)
					6.4. a proteção e reabilitação da biodiversidade e dos solos e promoção de sistemas de serviços ecológicos, nomeadamente através da rede Natura 2000 e de infraestruturas verdes	6) d)
					6.5. a adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído	6) e)
					6.6. a promoção de tecnologias inovadoras para melhorar a proteção ambiental e a utilização eficiente dos recursos nos setores dos resíduos, da água e no que respeita aos solos, e para reduzir a poluição atmosférica	6) f)
					6.7. a concessão de apoio à transição industrial para uma economia eficiente em termos de recursos, promovendo o crescimento ecológico, a ecoinovação e a gestão dos indicadores de desempenho ambiental nos setores público e privado	6) g)
			Competitividade e Internacionalização	7. Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais infraestruturas das redes	7.1. a concessão de apoio a um Espaço Único Europeu de Transporte multimodais, mediante o investimento na RTE-T	7) a)
					7.2. a melhoria da mobilidade regional através da ligação dos nós secundários e terciários às infraestruturas de RTE-T, incluindo os nós multimodais	7) b)
					7.3. o desenvolvimento e a melhoria de sistemas de transporte ecológicos (nomeadamente de baixo ruído) e baixo teor de carbono, incluindo as vias navegáveis interiores e o transporte marítimo, os portos, as ligações multimodais e as infraestruturas aeroportuárias, a fim de promover a mobilidade regional e local sustentável	7) c)
					7.4. o desenvolvimento e a reabilitação de sistemas ferroviários abrangentes, de elevada qualidade e interoperáveis e a promoção de medidas de redução do ruído	7) d)
					7.5. a melhoria da eficiência energética e da segurança do abastecimento através do desenvolvimento de sistemas inteligentes de distribuição, armazenamento e transporte de energia e da integração da geração distribuída a partir de fontes renováveis	7) e)
		1	Inclusão Social e Emprego/ Competitividade e	8. Promoção da sustentabilidade e da qualidade do emprego	8.1. acesso ao emprego para os candidatos a emprego e os inativos, incluindo os desempregados de longa duração e as pessoas afastadas do mercado de trabalho, e através de	a) i)

Prioridades de investimento	Fundo	PO Temático	PO Regionais: Norte, Centro e Alentejo	PO Lisboa	PO Algarve	PO Açores	PO Madeira	PDR (Continente, RAA, RAM)	PO FEAMP
reestruturação e modernização das explorações agrícolas, nomeadamente tendo em vista aumentar a participação e orientação no mercado e diversificação agrícola e facilitando a entrada de agricultores adequadamente qualificados no setor agrícola, e em especial da renovação geracional neste setor									
3. Promover a organização de cadeias alimentares, incluindo a transformação e comercialização dos produtos agrícolas, o bem-estar animal e a gestão de riscos na agricultura, procurando a melhoria da competitividade dos produtores primários mediante uma melhor integração na cadeia alimentar através de sistemas de qualidade, acrescentando valor aos produtos agrícolas e promovendo mercados locais e circuitos de abastecimento curtos, agrupamentos e organizações de produtores e organizações interprofissionais e promovendo a apoio à prevenção e gestão de riscos das explorações agrícolas.	FEADER							✓	
Promover uma pesca e uma aquicultura inovadora, competitiva e baseadas no conhecimento, e promoção da comercialização e da transformação									✓
OT 7 - Promover transportes sustentáveis e eliminar estrangulamentos nas redes de infraestruturas									
<u>7.1. Apoio ao espaço único europeu de transportes multimodais, mediante o investimento na rede transeuropeia de transportes (RTE-T);</u>	FC	✓							
7.2. Melhoria da mobilidade regional, com a ligação dos nós secundários e terciários à infraestrutura da RTE-T;	FEDER					✓	✓		
7.3. Desenvolvimento e a melhoria de sistemas de transportes ecológicos e baixo teor de carbono, incluindo as vias navegáveis interiores e o transporte marítimo, os portos e as ligações multimodais;	FC/ FEDER (RA)	✓				✓			

Prioridades de investimento	Fundo	PO Temático	PO Regionais: Norte, Centro e Alentejo	PO Lisboa	PO Algarve	PO Açores	PO Madeira	PDR (Continente, RAA, RAM)	PO FEAMP
7.4. Desenvolvimento e reabilitação de sistemas ferroviários abrangentes, de elevada qualidade e interoperáveis e promoção de medidas de redução do ruído	FEDER	✓							
OT 8 - Promover a sustentabilidade e a qualidade do emprego e apoiar a mobilidade dos trabalhadores									
8.5. Adaptação dos trabalhadores, das empresas e dos empresários à mudança;	FSE	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
6. Promover a inclusão social, a redução da pobreza e o desenvolvimento económico das zonas rurais pela facilitação da diversificação, da criação e do desenvolvimento de pequenas empresas e da criação de empregos.	FEADER							✓	
OT 11 - Reforçar a capacidade institucional das autoridades públicas e das partes interessadas e a eficiência da administração pública									
11.1. Investimento nas capacidades institucionais e na eficiência das administrações e dos serviços públicos, a fim de realizar reformas, legislar melhor e governar bem	FSE	✓	✓		✓	✓	✓		
11.2. Criação de capacidades para os agentes que operam no domínio da educação, da aprendizagem ao longo da vida, da formação, do emprego e das políticas sociais, inclusive através de pactos setoriais e territoriais de preparação de reformas a nível nacional, regional e local.	FSE		✓	✓	✓	✓	✓		

Prioridades de investimento	Fundo	PO Temático	PO Regionais do Continente (Norte, Centro e Alentejo)
3.1. Promoção do espírito empresarial facilitando nomeadamente o apoio à exploração económica de novas ideias e incentivando a criação de novas empresas, designadamente através de viveiros de empresas	FEDER	Ações de âmbito coletivo e infraestruturas: Projetos de âmbito multirregional	Incentivos diretos ao empreendedorismo: projetos individuais Ações de âmbito coletivo e infraestruturas: projetos de âmbito NUTS II
3.2 Desenvolvimento e aplicação de novos modelos empresariais para as PME, especialmente no que respeita à internacionalização	FEDER	Incentivos diretos à internacionalização: projetos individuais de médias empresas; projetos coletivos/ conjuntos; projetos multirregionais	Incentivos diretos à internacionalização: projetos individuais de micro e pequenas empresas localizadas na NUTS II em causa
		Ações de âmbito coletivo: Projetos de âmbito multirregional	Ações de âmbito coletivo: Projetos de âmbito NUTS II
3.3. Apoio à criação e alargamento de capacidades avançadas de desenvolvimento de produtos e serviços	FEDER	Incentivos diretos à qualificação de PME: Projetos individuais de médias empresas; projetos coletivos/ conjuntos; projetos multirregionais; Incentivos diretos a investimentos em inovação nas PME: Projetos de PME com investimento total superior a 3 M€; e projetos multirregionais.	Incentivos diretos à qualificação de PME: Projetos individuais de micro e pequenas empresas localizadas na NUTS II em causa Incentivos diretos a investimentos em inovação nas PME: Projetos de PME com investimento total igual ou inferior a 3 M€
		Ações de âmbito coletivo: Projetos de âmbito multirregional	Ações de âmbito coletivo: Projetos de âmbito NUTS II
OT 7 - Promoção dos transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas			
7.1. Apoio ao espaço único europeu de transportes multimodais, mediante o investimento na rede transeuropeia de transportes (RTE-T)	Fundo de Coesão	Concentra toda a intervenção	Sem intervenção
7.3. Desenvolvimento e a melhoria de sistemas de transportes ecológicos e baixo teor de carbono, incluindo as vias navegáveis interiores e o transporte marítimo, os portos e as ligações multimodais	Fundo de Coesão	Concentra toda a intervenção	Sem intervenção
7.4. Desenvolvimento e reabilitação de sistemas ferroviários abrangentes, de elevada qualidade e interoperáveis e promoção de medidas de redução do ruído	FEDER	Concentra toda a intervenção	Sem intervenção
OT 8 - Promoção da sustentabilidade e da qualidade do emprego e apoio à mobilidade dos trabalhadores			
8.5. Adaptação dos trabalhadores, das empresas e dos empresários à	FSE	Sem intervenção	Inserção de recursos humanos altamente qualificados nas empresas