

REDE DE ALTA VELOCIDADE

Avaliação da sua influência na região de Leiria

Ficha Técnica

Coordenação do Estudo

Prof. Doutor Paulo Alexandre Lopes Fernandes (IPL)

Consultores Seniores

Prof. Doutor Paulo Alexandre Lopes Fernandes (IPL)

Prof. Doutora Ana Sofia Patrício Pinto Lopes (IPL)

Prof. Eng. João Pedro Cruz da Silva (IPL)

Eng. Fernando Brites Carvalho (NERLEI)

Equipa Técnica de Apoio e Suporte

Eng. Carlos Manuel Magalhães Real (IPL)

Dra. Dora Isabel Rodrigues Ferreira (IPL)

Dr. Pedro Nuno de Matos Guimarães Neto (NERLEI)

Dra. Ana Patrícia Carneiro de Sousa Dias (IPL)

Consultores Externos (Deloitte)

Dr. Miguel Eiras Antunes

Dr. Carlos Rodrigues

Dra. Joana Varela

Dra. Mariana Santiago

Nota introdutória

Até agora, em Portugal, tem havido a tendência de realizar estudos sobre a alta velocidade ferroviária (AV) do ponto de vista do país em geral ou de sectores económicos específicos. O facto de estes estudos serem feitos a um nível macro dificulta que a população em geral perceba os efeitos que a AV pode trazer nas suas vidas.

A relevância deste estudo justifica-se, então, por três grandes razões: pela necessidade de avaliar e explicar, de forma tangível para as regiões e populações locais, as influências da AV; pela necessidade de identificar oportunidades e riscos para as regiões servidas; e pela necessidade de encorajar a discussão nas regiões no sentido de melhor se mobilizarem para o aproveitamento da nova infra-estrutura.

A realização de um estudo regional está alinhada com a prática internacional. Países como a Espanha, França e Alemanha estudam o impacto do investimento da AV na economia regional. Este tipo de investimento tem até por vezes o objectivo claro de desenvolver regiões específicas de um país.

A primeira componente do estudo é destinada à análise dos efeitos da AV em regiões europeias comparáveis à de Leiria e tem como objectivo compreender os efeitos associados ao desenvolvimento da rede de AV nas cidades e regiões seleccionadas.

Após análise caso a caso, considerou-se como principais critérios de selecção as semelhanças socioeconómicas, demográficas e culturais com Portugal, as características da AV como a tipologia da infra-estrutura e do seu tráfego e a proximidade com a capital, resultando na selecção de 8 cidades e regiões espanholas (Ciudad Real, Guadalajara, Toledo, Segovia e Valladolid) e francesas (Le Mans (Sarthe), Vendôme (Loire-et-Cher) e Reims (Marne)).

Nas regiões analisadas, observou-se que a AV contribuiu para o bem-estar das populações, reduzindo tempos de viagem face à viatura particular (sempre mais de 50%) e aumentando o acesso ao trabalho e lazer. Observou-se, também, que a AV contribui para a produtividade e dinamismo económico das regiões, aumentando a produtividade, pelo efeito de escala

decorrente da aproximação de mercados e pela redução de tempo e custos de transporte. Por último, em termos das principais influências, e consequência das observações anteriores e da dinâmica local de desenvolvimento (ou nível da reorganização urbanística e acessibilidades, por exemplo), observou-se também que a AV contribuiu de forma concreta para captar investimento e população para as regiões analisadas.

Importa salientar que a AV *per si* não é condição suficiente para fomentar o crescimento, mas antes funciona como facilitador ou catalisador do desenvolvimento regional.

Na segunda componente do estudo, foram ouvidos os representantes do tecido económico e social da região de Leiria no sentido de compreender quais influências antecipadas na região. Para tal, foram realizadas 53 entrevistas individuais a empresas, associações comerciais e industriais, Câmaras Municipais, Juntas de Freguesia, instituições de turismo, mobilidade, saúde e educação.

No seguimento dessas entrevistas foram realizadas ainda três sessões de trabalho, uma com representantes das empresas, outra com os representantes do Turismo da região e uma última com os Presidentes da Câmara de Leiria e da Marinha Grande e da Junta de Freguesia da Barosa, no sentido de validar e reforçar as conclusões retiradas nas entrevistas individuais. Os interlocutores identificaram em conjunto as oportunidades e riscos decorrentes da chegada da AV à região assim como recomendações de acção para concretizar as oportunidades e mitigar os riscos.

É fundamental assegurar condições que favoreçam a influência positiva da nova infra-estrutura, tirando partido de aspectos que já caracterizam a região de Leiria, como a existência de pólos de atractividade turística, a disponibilidade de competências especializadas e a capacidade dos agentes locais para se mobilizarem.

De facto, para se tirar proveito da nova infra-estrutura, é essencial que esta seja inserida no projecto das cidades receptoras da linha de AV, assim como da região como um todo. A AV só se converte num elemento dinamizador se existir um projecto sólido do território e quando este é capaz de identificar oportunidades e desenhar estratégias necessárias para que a AV seja parte integrante desse projecto.

Índice

Nota introdutória	i
1. Introdução	1
2. Experiências internacionais sobre as influências da AV nas regiões	13
Introdução	13
Influência no bem-estar das famílias	17
Influência na dinâmica económica	31
Influência na atractividade do território	55
Conclusão	100
3. Influências antecipadas pelos interlocutores da região de Leiria	104
Introdução	104
Influência no bem-estar das famílias	108
Influência na dinâmica económica	113
Influência na atractividade do território	122
Oportunidades, riscos e recomendações de acção	128
Conclusão	131
4. Notas finais	133
Bibliografia citada	137
Anexos	143

Índice de figuras

Figura 1 – Segmentos de utilizadores da AV	3
Figura 2 – Regiões espanholas e francesas seleccionadas	4
Figura 3 – Quadro comparativo das regiões	7
Figura 4 - Projecto de Alta Velocidade Português	10
Figura 5 – Localização da estação AV na região de Leiria	10
Figura 6 – Ligações da estação de AV com outros eixos de comunicação	11
Figura 7 – Plaza Mayor, Ciudad Real	12
Figura 8 – Palácio del Infantado, Guadalajara	12
Figura 9 – Puerta de Bisagra	13
Figura 10 – Aqueduto de Segovia	13
Figura 11 – Catedral de Valladolid	14
Figura 12 – Vista panorâmica de Le Mans	14
Figura 13 – Castelo de Bourbon-Vendôme	15
Figura 14 – Basílica de Saint Rémi, Reims	15
Figura 15 – Efeitos identificados da AV	18
Figura 16 – Influência no bem-estar das famílias	19
Figura 17 – Comparação do tempo de deslocação em Espanha – Viatura Particular vs Alta Velocidade	20
Figura 18 – Comparação do tempo de deslocação em França – Viatura Particular vs Alta Velocidade	21
Figura 19 – Motivo de viagem dos utilizadores AV Ciudad Real - Madrid	28
Figura 20 – Motivo de viagem dos utilizadores AV Toledo - Madrid	29

Figura 21 – Evolução da Intensidade Média Diária (IMD) em 4 estradas de Ciudad Real (1987 – 1998)	31
Figura 22 – Influência na dinâmica económica	33
Figura 23 – Duração e preço de uma viagem entre as cidades seleccionadas e as respectivas capitais – Madrid e Paris (2010)	34
Figura 24 – Aumento da produtividade	36
Figura 25 – Estratégia de desenvolvimento do Centro de Negócios Novaxis	38
Figura 26 – Palácio de Congressos de Le Mans	47
Figura 27 – Centro de Congressos Minotaure em Vendôme	48
Figura 28 – Hospital Geral de Ciudad Real	54
Figura 29 – Influência na atractividade da região	57
Figura 30 – Estação de Ciudad Real	58
Figura 31 – Vista aérea da Estação de AV da Ciudad Real	60
Figura 32 – Evolução da rede de autocarros em Ciudad Real (1987-2000)	60
Figura 33 – Localização de Yeves em relação a Guadalajara	62
Figura 34 – Vista aérea da Ciudad Valdeluz	63
Figura 35 – Vista da Estação AV de Yeves junto ao campo de golfe e a Ciudad Valdeluz ao fundo	64
Figura 36 – Fachada da Estação de Alta Velocidade de Toledo	65
Figura 37 – A Estação de Alta Velocidade no bairro de Santa Bárbara	66
Figura 38 – Esquema da zona da estação em Toledo	66
Figura 39 – Palácio de Congressos de Toledo	67
Figura 40 – Desenho da Estação de Segovia – Guiomar	67
Figura 41 – Vista do centro histórico de Segovia e localização da estação de AV	68
Figura 42 – Urbanização em torno da Estação de Segovia – Guiomar	69
Figura 43 – Áreas de actuação do CAT	70
Figura 44 – Terrenos libertos pelo soterramento das vias-férreas	72
Figura 45 – Fachada da Estação de Campo Grande, Valladolid	74
Rede de Alta Velocidade - Avaliação da sua influência na região de Leiria	v

Figura 46 – <i>By-pass</i> ferroviário em Valladolid	74
Figura 47 – Estação de AV de Zaragoza	75
Figura 48 – Vista aérea da Estação de Zaragoza	76
Figura 49 – Estação de Alta Velocidade de Le Mans	77
Figura 50 – Centro de Negócios Novaxis	78
Figura 51 – Parque Tecnológico Bois de l’Oratoire em Vendôme	82
Figura 52 – Estação Central de Reims	83
Figura 53 – Marnothérapie	87
Figura 54 – Red de Ciudades AVE	88
Figura 55 – <i>Valladolid Alta Velocidad</i>	90
Figura 56 – <i>Zaragoza Alta Velocidad</i>	91
Figura 57 – Projectos da Milla Digital de Zaragoza	92
Figura 58– Invest In Reims	94
Figura 59 – Vista área do parque industrial avançado	96
Figura 60 – Reino Turístico de Don Quijote	97
Figura 61 – Vista das dimensões e localização da Plataforma Logística Pla-ZA	98
Figura 63 – Entrevistas individuais realizadas	106
Figura 64 – Composição das sessões de trabalho	106
Figura 65 – Metodologia de apresentação de resultados	107
Figura 66 – Influência da Alta Velocidade no bem-estar das famílias	108
Figura 67 – Padrão de deslocações diárias em auto-estrada da Região de Leiria para Lisboa, Coimbra, Aveiro e Porto (# de viagens ida e volta)	110
Figura 68 – Área de influência do Instituto Politécnico de Leiria	111
Figura 69 – Deslocações diárias de docentes IPL	111
Figura 70 – Deslocações diárias de médicos do HSA	112
Figura 71 – Deslocações anuais nacionais de uma amostra de 8 empresas da região de Leiria (# viagens ida e volta)	113

Figura 72 – Modo de transporte utilizado pelas empresas da região	114
Figura 73 – Custo unitário e tempo de deslocação da viatura particular e de comboio de AV (valores aproximados)	114
Figura 74 – Poupança (em € e horas) decorrente da utilização da AV com base nas deslocações anuais da amostra de 8 empresas da região de Leiria	115
Figura 75 – Percepção dos ganhos de produtividade decorrentes da Alta Velocidade	116
Figura 76 – Percepção das dificuldades de recrutamento	117
Figura 77 – Percepção da dificuldade de recrutamento por sector e qualificação profissional	118
Figura 78 – Percepção das razões subjacentes às dificuldades de recrutamento por sector	118
Figura 79 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para o recrutamento	119
Figura 80 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para a prospecção de novos mercados	120
Figura 81 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para a realocização das empresas	121
Figura 82 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para a atractividade da região	123
Figura 83 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para a transformação urbanística	123
Figura 84 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para o desenvolvimento de novas infra-estruturas	124
Figura 85 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para a intermodalidade	125
Figura 86 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade como catalisador regional	125
Figura 87 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade na atracção e fixação de população	126
Figura 88 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para a criação de novas dinâmicas locais	126
Figura 89 – Síntese das Oportunidades, riscos e recomendações de acção	129

Índice de tabelas

Tabela 1 – Sectores de actividade das empresas localizadas em Clairmarais	40
Tabela 2 – Turismo em Toledo	45
Tabela 3 – Zonas de desenvolvimento face à Estação de AV	85
Tabela 4 – Crescimento municipal ao redor de Toledo (hectares)	89

Lista de siglas e abreviaturas

ADEMA	Agência de Desenvolvimento Económico de Le Mans
ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AV	Alta Velocidade
AVE	Alta Velocidad Española
CEES	Comité de Expansão Económica do Sarthe
CUM	Comunidade Urbana de Le Mans
IMD	Intensidade Média Diária
IPL	Instituto Politécnico de Leiria
NERLEI	Associação Empresarial da Região de Leiria
PGOU	Plano Geral de Ordenação Urbana
POM	Plano de Ordenamento Municipal
RAVE	Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.
RENFE	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
SODEVE	Sociedade de Desenvolvimento do Vendomês
TER	Transport express régional - é o nome dado ao serviço ferroviário convencional regional em França.
TGV	Train à grande vitesse (Comboio de Alta Velocidade)
UCLM	Universidade de Castilla-La Mancha
VAB	Valor Acrescentado Bruto

1. Introdução

Objectivos do Estudo

Em Portugal, até ao momento da realização deste estudo, tem havido a tendência de realizar estudos do ponto de vista do país em geral (por exemplo, estudos agregados que estimam o impacto da AV no PIB) ou de sectores económicos específicos. O facto de estes estudos serem feitos a um nível macro dificulta que a população em geral perceba o tipo de efeitos que a AV pode trazer nas suas vidas.

Assim, a RAVE em parceria com o IPL, Nerlei e Deloitte iniciou o estudo das influências socioeconómicas da AV aplicadas à região de Leiria.

A relevância deste estudo justifica-se por três grandes razões:

- Necessidade de avaliar e explicar, de forma tangível para as regiões e populações locais, as influências da AV;
- Necessidade de identificar oportunidades e riscos para as regiões servidas;
- Necessidade de encorajar a discussão nas regiões no sentido de melhor se mobilizarem para o aproveitamento da nova infra-estrutura;

A sugestão da realização de um estudo regional está alinhada com a prática internacional. Países como a Espanha, a França e a Alemanha estudam os efeitos do investimento da AV na economia regional. Este tipo de investimento tem o objectivo claro de desenvolver regiões específicas de um país. Experiências internacionais mostram que as regiões se têm envolvido de forma activa e reivindicativa no apoio à AV de modo a defender o projecto e os seus próprios interesses no mesmo.

O estudo foi realizado em dois momentos subsequentes. No primeiro momento, foi realizada uma análise comparativa a outras regiões que têm infra-estrutura de AV, de forma a compreender que efeitos foram sentidos. O segundo momento do estudo teve como objectivo debater com as entidades representantes do tecido económico e social da região

de Leiria as influências da chegada AV na região de Leiria, bem como explorar as oportunidades e riscos associados à chegada da nova infra-estrutura ações a dinamizar para o aproveitamento das oportunidades e para a mitigação dos riscos.

Metodologia

Previamente a esclarecer a metodologia utilizada para identificar as cidades e regiões com características comparáveis a Leiria (primeira componente do estudo), importa compreender a utilização do serviço e infra-estrutura de AV.

De acordo com a bibliografia consultada,¹ existem três segmentos de utilizadores da AV.

O primeiro segmento refere-se às viagens de 20 a 60 minutos, isto é, para distâncias de cerca de 170 a 200 quilómetros. Caracteriza-se pela predominância das deslocações pendulares diárias, também designadas por *commuting* diário, em substituição das viagens semanais entre o local de trabalho e de residência. Neste segmento o transporte aéreo não é competitivo mas o transporte rodoviário afigura-se como muito concorrencial à AV.²

O segundo segmento diz respeito às viagens com 1h00 a 2h30 de duração, isto é, que são correspondentes a distâncias entre 200 e 550 quilómetros. Caracteriza-se pela preponderância das deslocações associadas às viagens de negócios, permitindo estreitar relações entre a sede e as empresas subsidiárias e promovendo contactos mais frequentes entre prestadores de serviços e clientes. Nesta distância quer o transporte aéreo quer o rodoviário oferecem competição ao modo de transporte ferroviário de AV.³

Por último, o terceiro segmento caracteriza-se por deslocações associadas ao turismo, como o turismo de negócios (por exemplo, viagens para participações em conferências) e viagens turísticas de curta duração. Normalmente estas deslocações têm a duração de mais de 2h30, isto é, mais de 550 quilómetros de distância. Neste tipo de deslocações, o transporte aéreo desempenha um papel concorrencial muito importante ao transporte ferroviário de AV enquanto que o modo rodoviário é menos competitivo.

¹ Klein e Claisse (1997); Klein (1997) ; Greengauge (2006)

² Greengauge 21 (2006)

³ Greengauge 21 (2006)

Figura 1 – Segmentos de utilizadores da AV



Fonte: Klein e Claisse (1997); Klein (1997); Greengauge (2006)

Com esta segmentação em mente, foi então adoptada a metodologia que se segue.

Na primeira componente do estudo, foram definidos quatro critérios de selecção das regiões a estudar. Estes são:

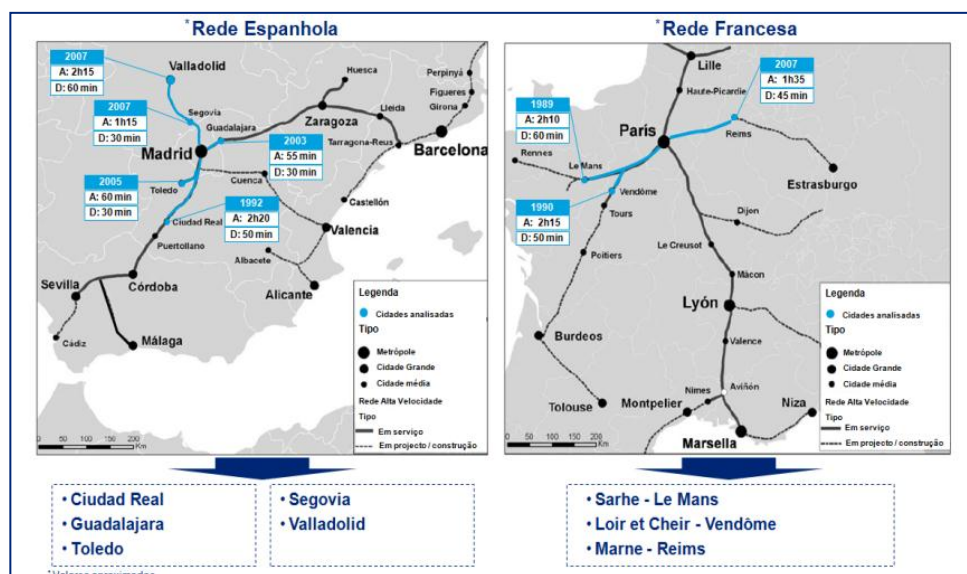
- I. Considerou-se apenas as **regiões servidas pelas redes Espanhola e Francesa** por se entender serem as mais próximas a nível socioeconómico e demográfico com a realidade portuguesa;
- II. Restringiu-se, de seguida, a selecção às regiões servidas por uma **infra-estrutura de AV** (infra-estruturas que permitem velocidades superiores a 250 km/ hora), em detrimento de cidades servidas por um serviço considerado de AV (200 a 220 km/hora). Para além das características de exploração, o racional desta restrição prende-se com o facto de existirem efeitos associados à construção de uma nova infra-estrutura ferroviária de AV, como será o caso de Leiria, nomeadamente no que diz respeito à reestruturação ou desenvolvimento urbanístico ou à propensão das cidades para se mobilizarem em torno das novas oportunidades criadas, cuja existência é menos visível em cidades já servidas por uma infra-estrutura ferroviária e onde se verificou apenas um *upgrade* do serviço para velocidades até 220 km/ hora;

- III. Tomando por base o conjunto de regiões resultado das restrições anteriores, cingiu-se a análise a cidades com **tráfego iminentemente nacional** também por razões de proximidade com o contexto de Leiria;
- IV. Por último, atendendo à proximidade de Leiria com Lisboa (cerca de 30 minutos de percurso), utilizou-se o critério de **proximidade com a capital** como último critério de selecção. A utilização deste critério tem por base a importância do efeito, normalmente verificado em contextos congéneres, de favorecimento do aumento das viagens pendulares diárias (*commuting* diário).

Os critérios de selecção apresentados têm por objectivo estabelecer um racional de escolha claro, pragmático e sustentado no sentido de facilitar a compreensão das cidades e regiões analisadas junto dos interlocutores da região de Leiria, aproximando as realidades estudadas à realidade leiriense.

O resultado da utilização destes critérios de selecção orientou, então, a análise nas seguintes cidades:

Figura 2 – Regiões espanholas e francesas seleccionadas



Fonte: Deloitte

Em segunda instância, foi considerado um conjunto de critérios, desta vez de segmentação, que procuraram, simultaneamente, afinar a comparação com Leiria e estabelecer as prioridades de análise do trabalho. Foram utilizados os seguintes critérios de segmentação:

- 1) Distância para a capital:

- a) Mais de 30 minutos
 - b) Menos de 1 hora
- 2) Localização entre regiões dominantes
- a) Cidade localizada num corredor de AV
 - b) Cidade terminal
- 3) Demografia e indicadores socioeconómicos:
- a) Número de habitantes
 - b) Densidade populacional por km²
 - c) Rendimento médio mensal
 - d) PIB *per capita*
 - e) Percentagem do emprego por sector
- 4) Atractividade e competitividade regional:
- a) Existência de pólos de atractividade turística geradores de dormidas ou de excursionistas
 - b) Existência de sectores de trabalho especializado para os quais a AV poderá facilitar a transferência de conhecimento presencial e o desenvolvimento de conhecimento local
 - c) Existência de boas práticas no contexto da criação de dinâmicas de mobilização dos agentes locais no sentido de aproveitar oportunidades criadas pela AV

Tendo em conta as características da região de Leiria e as influências verificadas nas cidades das redes espanhola e francesa, foi atribuída particular atenção a alguns destes critérios, nomeadamente:

- Localização entre regiões dominantes
 - Cidade localizada num corredor de AV: a integração de Leira num corredor de AV tem maior potencial de captação de viagens de lazer ou negócios uma vez que não está dependente exclusivamente da capital;

- Demografia e indicadores socioeconómicos
 - Dimensão da região/ número de habitantes: alguns estudos⁴, nomeadamente no contexto da rede espanhola, apontam para o facto de regiões ou cidades de média dimensão poderem ter uma maior capacidade de construir verdadeiros *clusters* de serviços alternativos às grandes áreas metropolitanas. O referencial de dimensionamento apresentado nos referidos estudos considera cidades de média dimensão os casos onde o número de habitantes se situe entre 300.000 e 600.000. A região do Pinhal Litoral seria, neste contexto, considerada uma região de pequena dimensão;
 - Percentagem de emprego por sector: os casos analisados⁵ apontam para uma maior influência no sector dos serviços e por, consequência, nas economias das regiões onde este sector é mais representativo. Neste contexto, foram valorizadas, na segmentação efectuada, as cidades com uma distribuição do emprego por sector mais próximas de Leiria;
- Atractividade e competitividade regional: entende-se que a existência ou disponibilização de uma nova infra-estrutura *per se* não é condição suficiente para fomentar o crescimento de uma determinada região. Neste sentido, deu-se particular atenção a cidades (1) que reúnem um conjunto de condições de base no contexto da actividade turística ou no contexto de sectores como é o caso do ensino superior que têm tendência a beneficiar da melhoria da mobilidade e (2) a cidades que melhores resultados têm demonstrado na capacidade de se mobilizar e identificar oportunidades de desenvolvimento regional aproveitando a nova infra-estrutura.

⁴ Ureña Francés (2005)

⁵ Klein e Claisse (1997); Klein (1997) ; Greengauge (2006)

Figura 3 – Quadro comparativo das regiões

Regiões	(1) Demografia e indicadores socioeconómicos					Atractividade e competitividade regional	
	(2) Rendimento médio mensal	(3) PIB per capita	(4) Emprego por sector (%)			Atractividade turística	(5) Sectores de trabalho especializado
Leiria	92% (885,8)	101% (14.800)	5,8	43,3	50,9	Turismo religioso, histórico e cultural	Universidade Sectores dos moldes, cerâmico e automóvel
Espanha							
Ciudad Real	86% (1.715)	77% (17.200)	16,2	29,4	54,4	Turismo histórico, religioso e cultural	Universidade e Hospital
Guadalajara	86% (1.715)	84% (18.700)	9,5	33,8	56,7	Turismo histórico e cultural	Universidade Indústria pesada e semi-pesada
Toledo	86% (1.715)	79% (17.700)	9,5	33,8	56,7	Turismo histórico e cultural	Universidade Sector metalúrgico, vidros e cerâmica
Segovia	90% (1.794)	102% (22.700)	11,6	22,8	62,6	Património da Humanidade	Universidade Sectores agro-alimentar e construção
Valladolid	90% (1.794)	106% (23.600)	7,1	31,6	61,3	Património cultural Semana Santa	Universidade Sector terciário
França							
Sarthe - Le Mans	97% (1.808)	89% (25.400)	4,3	27,8	67,9	Turismo cultural Autódromo	Universidade Sector automóvel
Loir-et-Cher - Vendôme	97% (1.808)	82% (23.500)	5,6	27,7	66,8	Próximo dos Castelos do Loire	Sector metalúrgico, automóvel, plástico e gráfico
Marne - Reims	100% (1.872)	106% (30.400)	8,2	21,6	70,2	Turismo histórico e cultural	Universidade Sector agro-alimentar

¹ Valores relativos à NUT 3 dados 2006; ² Para as cidades espanholas valores relativos à NUT 2 (€; % face ao País; 2007); ³ % face ao País; ⁴ Leiria dados de 2002; ⁵ Não exaustivo

Fonte: INE; INE España; Insée; Eurostat

Foram, também, analisadas outras cidades e regiões europeias cujos efeitos da AV já se encontram estudados, no contexto do esforço de preparação e desenvolvimento da abordagem de estudo do impacto AV nas regiões.

Neste sentido, foram igualmente incorporados *inputs* destas análises, nomeadamente de outras cidades espanholas e francesas, assim como cidades inglesas, quando julgado apropriado, no sentido de enriquecer as conclusões retiradas.

Na segunda componente do estudo, foi utilizado um modelo com duas fases.

Na primeira fase, foram realizadas entrevistas⁶ individuais a actores representativos das empresas, associações empresariais e comerciais, instituições de mobilidade, turísticas, educacionais e de saúde, Juntas de Freguesia e Câmaras Municipais da região de Leiria no sentido de compreender o tipo de efeitos antecipados pela região e a sua percepção do que a AV pode significar para a vida económica e social da região.

⁶ Os inquéritos realizados podem ser consultados em anexo.

Na segunda fase, foram realizadas três reuniões com grupos de trabalho:

- O primeiro com um grupo de empresas dos sectores secundário e terciário,
- O segundo com representantes do turismo da região, e
- O terceiro com os Presidentes da Câmara de Leiria e da Marinha Grande e com o Presidente da Junta de Freguesia da Barosa, onde será construída a estação de AV.

O objectivo destas sessões foi a apresentação dos resultados dos inquéritos individuais realizados assim como promover o debate relativo às oportunidades e ameaças que a AV representará para a região no sentido de definir recomendações de acção para promover o desenvolvimento das oportunidades e mitigar eventuais riscos.

Caracterização da região de Leiria

A região de Leiria caracteriza-se pela sua atractividade turística e pelo seu grande dinamismo económico e empresarial.

No que diz respeito ao turismo, a região de Leiria é famosa pelo seu património religioso, devido, nomeadamente, ao Santuário de Fátima, visitado anualmente por 7 milhões de pessoas, e pelo Mosteiro de Alcobaça e Mosteiro da Batalha, ambos classificados Património Mundial pela UNESCO. Destaca-se também o património histórico com os castelos de Leiria, Pombal, Porto de Mós, Ourém, Alcobaça e Óbidos. Além disso, a região tem largas dezenas de quilómetros de praias, entre as quais se destacam São Martinho do Porto, São Pedro de Moel ou Pedrógão. Por último, a região é também conhecida pelo seu património natural com a Serra de Aire e Candeeiros, o Pinhal de Leiria e as grutas.

O grande motor da economia da região é o sector secundário especializado em plásticos, moldes, cerâmica e vidros.

A região ficará inserida no eixo de AV Lisboa – Porto (Figura 4), sendo uma das 4 paragens intermédias entre as duas maiores cidades do país. A viagem terá duração de 30 minutos para Lisboa e de 45 minutos para o Porto. Além disso a região ficará ligada ao norte de Espanha e a Madrid através das restantes linhas de AV a serem construídas.

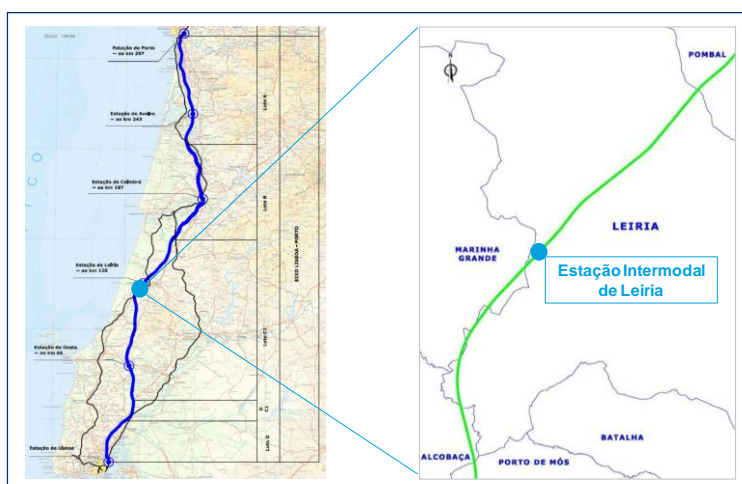
Figura 4 - Projecto de Alta Velocidade Português



Fonte: RAVE

A estação de AV da região vai ser desenvolvida na freguesia da Barosa, na fronteira entre os concelhos de Leiria e da Marinha Grande.

Figura 5 – Localização da estação AV na região de Leiria



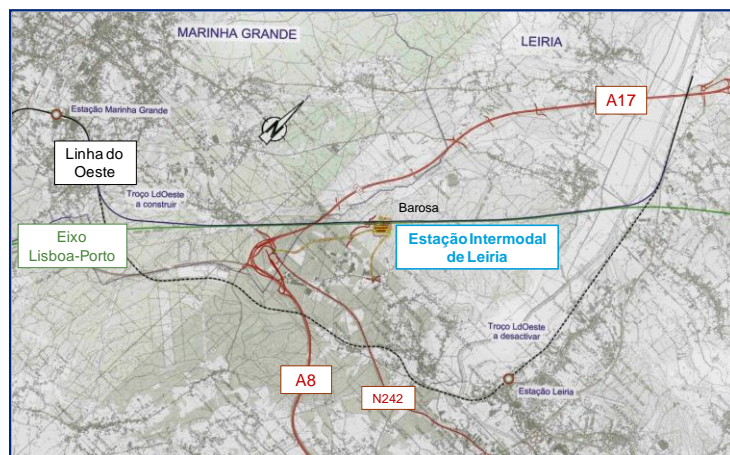
Fonte: RAVE

Esta nova estação vai substituir a actual estação de Leiria na Linha do Oeste, que irá ser desactivada. Está também prevista a construção de uma variante à Linha do Oeste em Leiria

com cerca de 10 300 metros, encostada à Linha de Alta Velocidade, do lado poente, permitindo que a nova estação sirva simultaneamente as redes de alta velocidade e convencional. O troço da Linha do Oeste que passa hoje por Leiria será, então, desactivado.

A nova estação assegurará a articulação entre a linha de AV e a linha do Oeste e como se encontra próxima de grandes eixos rodoviários como a A8, A17 e a N242, garante a intermodalidade que se deseja para uma infra-estrutura destas.

Figura 6 – Ligações da estação de AV com outros eixos de comunicação



Fonte: RAVE

Caracterização das regiões comparáveis

Ciudad Real

Figura 7 – Plaza Mayor, Ciudad Real



Fonte: SpainInfo

A 18 de Outubro de 1992, a RENFE⁷ inaugurou a sua primeira linha de AV entre Madrid - Sevilla, com paragem em Ciudad Real.

Até aos anos 80 a cidade manteve um carácter de “agro-cidade”, com forte actividade agrícola.

No entanto, a criação da Universidade em 1985 e a decisão da AV passar por Ciudad Real originaram uma mudança no panorama da

cidade levando a uma evolução no sector terciário, hoje o mais representativo na região.

A cidade sobressai pela sua herança histórico-religiosa, estando repleta de igrejas e museus.

As Festas da Semana Santa foram declaradas de Interesse Turístico Nacional em 2006.

Guadalajara

Figura 8 – Palácio del Infantado, Guadalajara



Fonte: Turismo de Castilla-La Mancha

A AV foi inaugurada em Guadalajara em 2003, colocando a região como ponto de passagem intermédio da linha Madrid - Barcelona, apenas completa anos mais tarde, que une as duas maiores cidades espanholas.

A região está situada no Corredor de *Henares*, uma das principais zonas industriais de Espanha destacando-se, sobretudo, pela indústria pesada, semi-pesada, logística e tecnológica.

É uma região com grande tradição religiosa, traduzida em várias festas, nomeadamente durante a Semana Santa. Ao mesmo tempo tem uma forte

herança árabe, que nunca perdeu.

⁷ A RENFE - Red Nacional de Ferrocarriles Españoles é e gestora da rede ferroviária convencional e de alta velocidade espanhola. A marca AVE diz respeito ao serviço de AV desta operadora.

Toledo

Figura 9 – Puerta de Bisagra



Fonte: Turismo de Toledo

devido ao seu elevado prestígio cultural.

Segovia

Figura 10 – Aqueduto de Segovia



Fonte: Turismo de Segovia

destacam-se a Catedral, o Aqueduto e o Alcazar.

A linha de AV Madrid - Toledo foi inaugurada a 16 de Novembro de 2005, substituindo por completo a linha ferroviária convencional entre as duas cidades.

As principais actividades económicas da região são no sector metalúrgico, vidreiro e no sector da cerâmica.

A cidade de Toledo é conhecida pela sua herança cultural cristã, judaica e muçulmana, sendo Cidade Património da Humanidade desde 1986. A região tem um elevado potencial

A inauguração da linha de AV ocorreu em Dezembro de 2007 e colocou Segovia como paragem intermédia entre Madrid e Valladolid.

As principais actividades económicas da região situam-se no sector metalúrgico, agro-alimentar e na construção.

A cidade é Património da Humanidade desde 1985, destacando-se pelo turismo, devido ao seu amplo património histórico.

Entre os principais pontos de interesse

Valladolid

Figura 11 – Catedral de Valladolid



Fonte: SpainTourism

Valladolid recebeu a AV em 2007, melhorando a sua acessibilidade para a capital Madrid.

As indústrias predominantes correspondem aos sectores derivados das actividades agrícolas, sector metalúrgico, automóvel, química, construção e artes gráficas. No entanto, o sector terciário é predominante na região, nomeadamente, através de actividades comerciais e turísticas.

A região destaca-se pelo seu património religioso e museológico. A Semana Santa é uma das suas tradições mais conhecidas da cidade capital da província.

Le Mans (Sarthe)

Figura 12 – Vista panorâmica de Le Mans



Fonte: Wikipedia

Le Mans é a cidade capital do departamento de Sarthe. A inauguração da AV pela SNCF⁸ nesta região ocorreu no ano de 1989, permitindo uma grande melhoria das acessibilidades a Paris.

A região é conhecida pela prática de automobilismo. Está situado nesta região o circuito de La Sarthe, palco das 24h de Le Mans, entre outras actividades do desporto automóvel. O sector automóvel é um dos

grandes motores económicos da região com actividades de construção e montagem de materiais compósitos. O sector agro-alimentar é outro dos motores da região.

A cidade capital destaca-se pela sua herança medieval com inúmeras catedrais e castelos do século XV.

⁸ A SNCF - Société Nationale des Chemins de fer é a operadora francesa da rede ferroviária convencional e de alta velocidade francesa. O serviço de AV é operado sob a marca TGV.

Vendôme (Loir-et-Cher)

Figura 13 – Castelo de Bourbon-Vendôme



Fonte: Tourisme.fr

Vendôme é a cidade capital do departamento de Loir-et-Cher. A AV foi inaugurada em 1990 permitindo a ligação rápida entre esta região e, por um lado, Paris e, por outro, Tours.

A sua actividade económica está sobretudo relacionada com o sector automóvel, metalúrgico, plástico, agro-alimentar, farmacêutico e cosmético. O motor do crescimento económico da região é o sector terciário que conta com 67% dos empregos

agrupando um conjunto de actividades entre as quais a banca, seguros e *call centers*.

A sua proximidade aos Castelos do Loire, permitindo desfrutar-se de uma atmosfera mais rústica, confere-lhe grande potencial turístico.

Reims (Marne)

Figura 14 – Basílica de Saint Rémi, Reims



Fonte: Wikipedia

Reims é a capital do departamento de Marne, na região de Champagne-Ardenne. No final do ano de 2007 foi inaugurada a linha de AV que liga Paris a Reims e, futuramente, continuará até ao Luxemburgo.

A região destaca-se pelo sector agro-alimentar, sendo um dos centros de produção de champanhe. De facto, Reims é sede de grandes marcas desta bebida. O sector automóvel, logístico, metalúrgico e vidreiro animam igualmente a vida económica desta região.

É uma região com grande riqueza histórica sendo palco de monumentos declarados Património Mundial pela Unesco, como a

Basílica de Saint Remi e a Igreja de Notre Dame.

2. Experiências internacionais sobre as influências da AV nas regiões

Introdução

A primeira parte do estudo tem como objectivo a apresentação dos principais ensinamentos retirados da análise de experiências passadas.

A literatura analisada é díspar na estruturação dos principais efeitos observados. No entanto, nos vários estudos empíricos analisados, é unânime considerar-se que a AV contribui para modificar a imagem das cidades e das regiões servidas, conferindo-lhes dinamismo e modernidade mas que o desenvolvimento efectivo será dependente do dinamismo dos territórios.⁹

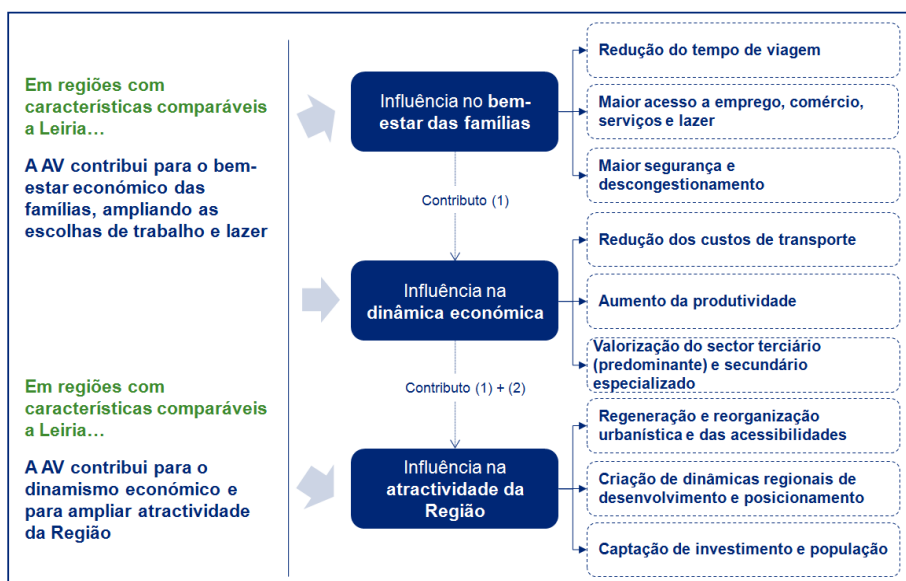
De forma a isolar os efeitos, foram, então, identificadas três tipos de influências da AV nos territórios: influência no bem-estar das famílias, influência na dinâmica económica e influência na atractividade da região (Figura 15).

Nas regiões analisadas, a AV contribui para o bem-estar económico das famílias pois permite a redução significativa dos tempos de viagem, facilitando o maior acesso a trabalho e lazer. É também um modo de transporte que garante maior segurança directa e que indirectamente contribui para um incremento da segurança nas deslocações, ao proporcionar o descongestionamento das vias rodoviárias concorrentes com o traçado de AV.

Além disso, a AV tem uma influência positiva no dinamismo económico, pois permite reduzir os custos de transporte e contribui para o aumento da produtividade, uma vez que permite reduzir tempos de deslocação e leva à existência de economias de aglomeração. As características da mobilidade e tipologia de utilizadores levam a que a influência predominante se verifique ao nível da economia terciária e em *clusters* sectoriais.

⁹ Bazin, Beckerich, Delaplace e CERAS-OMI (2006)

Figura 15 – Efeitos identificados da AV

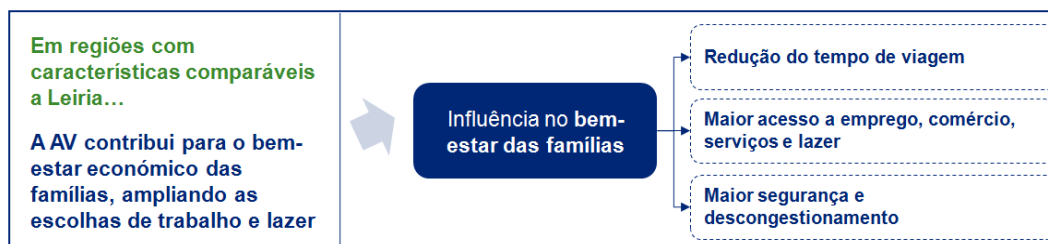


Fonte: Deloitte

Por último, a AV colabora na ampliação da atractividade da região na qual se insere, incentivando a regeneração e a reorganização urbanística e das acessibilidades, criando dinâmicas regionais de desenvolvimento e posicionamento e permitindo captar investimento e população.

Influência no bem-estar das famílias

Figura 16 – Influência no bem-estar das famílias



Fonte: Deloitte

A AV tem influência no dia-a-dia dos indivíduos uma vez que reduz o tempo de viagem, encurtando as distâncias e aproximando as regiões. Esta redução dos tempos de viagem influenciou em grande medida os padrões de mobilidade.

A mobilidade associada ao novo modo de transporte permitiu aumentar as escolhas de trabalho, sobretudo para profissionais qualificados e técnicos de nível médio ou superior. Além disso, o novo modo de transporte tem um papel relevante no ampliar das escolhas de lazer das famílias e de educação dos estudantes.

Complementarmente, a rápida captação de passageiros pela AV contribui para o descongestionamento das estradas, registando-se um menor crescimento do tráfego nas estradas com itinerário concorrente às linhas de AV.

Redução do tempo de viagem

A redução do tempo e consequente aproximação das regiões é uma influência directa da chegada da Alta Velocidade.

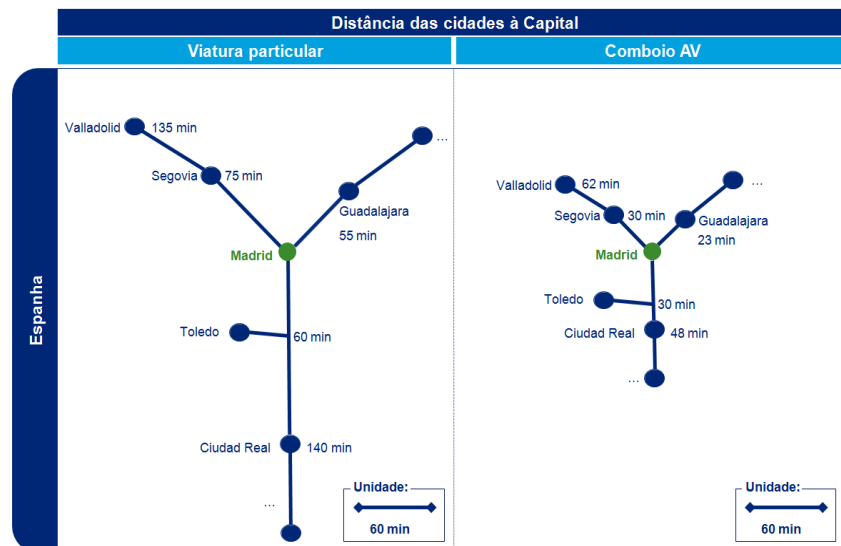
Com efeito, nas 8 regiões estudadas, o tempo de viagem entre as cidades com estação de AV e a capital (Madrid e Paris) sofreu reduções sempre superiores a 50%, quando comparado com o tempo de viagem em viatura particular.

A escolha da comparação com a viatura particular recai não só porque o comboio de AV é apontado em vários estudos¹⁰ como sendo directamente concorrencial com a viatura

¹⁰ Klein e Claisse (1997); Klein (1997)

particular em deslocações de 1h a 2h¹¹, mas também porque no caso específico de Leiria não existe comboio convencional directo para Lisboa. Neste sentido, o comboio de AV vai, de facto, concorrer com a viatura particular, modo amplamente utilizado actualmente na deslocação entre as duas cidades.

Figura 17 – Comparação do tempo de deslocação em Espanha – Viatura Particular vs Alta Velocidade



Fonte: SNCF; Via Michelin. Análise: Deloitte

As relações de mobilidade entre as cidades mudaram substancialmente com o desenvolvimento da AV e sobretudo pela frequência do serviço prestado.

No caso espanhol observou-se uma redução dos tempos de viagem na ordem dos 65%, que possibilita às pessoas trabalhar numa cidade e residir noutra.

O tempo de deslocação entre **Ciudad Real** e Madrid passou de 2h20 para cerca de 50 minutos o que corresponde a uma redução de 66% do tempo de viagem.

Com a AV, o tempo de viagem foi reduzido consideravelmente entre **Guadalajara** e a área Metropolitana de Madrid. A viagem de 55 minutos passou a cerca de 20 minutos, representando uma redução de 68%.

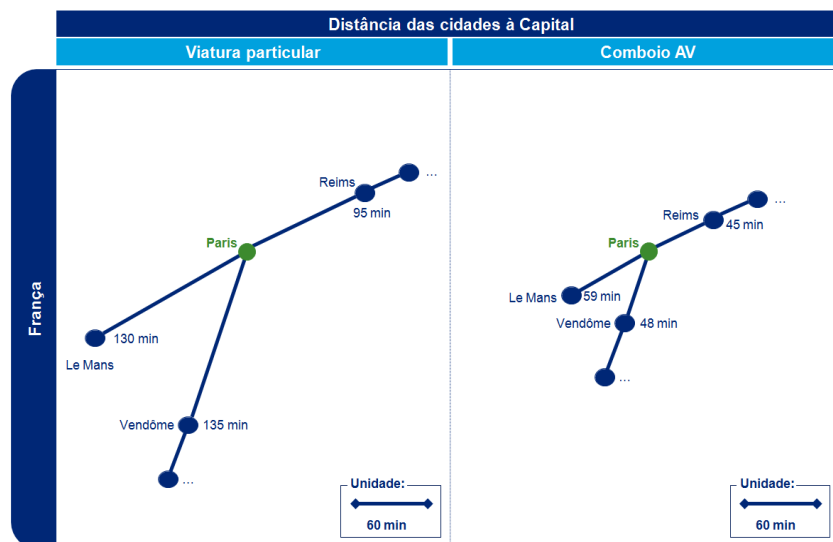
A AV aproximou igualmente **Toledo** a Madrid, diminuindo o tempo de viagem de 1hora para 30 minutos.

¹¹ Klein (1997)

Por sua vez, a partir de **Segovia** a viagem para a capital passou de 1h15 para 30 minutos, uma assinalável redução de 60%.

No que diz respeito a **Valladolid**, antes situada a 2h15 de Madrid está, desde a abertura da linha de AV em Dezembro 2007, a apenas 1 hora da capital.

Figura 18 – Comparação do tempo de deslocação em França – Viatura Particular vs Alta Velocidade



Fonte: SNCF; Via Michelin; Análise: Deloitte

A viagem entre **Le Mans** e Paris, que antes era realizada em 2h10, é hoje em dia efectuada em 60 minutos através do comboio de AV. A acessibilidade acrescida representa uma diminuição de 55% do tempo de viagem.¹²

Por sua vez, **Vendôme** passou a estar a apenas 50 minutos de Paris quando anteriormente a viagem demorava 2h15.

Desde 10 de Junho de 2007, a linha LGV Est serve as principais aglomerações do nordeste francês. A zona de **Reims** beneficia do serviço mais relevante da região de Champagne-Ardenne em termos de frequência graças às duas estações: a estação central de Reims e a nova estação de AV localizada em Bezannes.

A partir da primeira é possível chegar à Gare de l'Est, em Paris, em 45 minutos em vez da 1h35 de viagem anteriormente, isto é, uma redução do tempo de percursos de 53%.¹³

¹² Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

¹³ Bazin, Beckeriche e Delaplace (2007)

Com a diminuição de tempo originada pela AV os viajantes passam a poder deslocar-se até mais longe ou alcançar o seu destino mais cedo. Isto significa que a região de influência aumenta de dimensão e a sua distância máxima aceitável de deslocação¹⁴ é afectada.¹⁵

A AV é um modo de transporte interurbano que, por norma, liga as grandes aglomerações, reduzindo muitas vezes a acessibilidade e a frequência da oferta das ligações ferroviárias das cidades médias. Além disso, aproxima as grandes aglomerações à capital. Estes dois factores podem corresponder a um afastamento relativo das cidades servidas face às cidades da mesma região que não são servidas pela AV.¹⁶

De facto, um efeito menos positivo da convergência tempo-espço introduzida pela AV é a diminuição da acessibilidade relativa das regiões em volta e o aumento das diferenças de riqueza dentro das regiões podendo estimular performances económicas divergentes.¹⁷

As análises efectuadas na região de Reims em termos de coesão regional apontam em duas direcções. A mais positiva será o desenvolvimento de Reims enquanto metrópole regional que difundirá os seus efeitos dinamizadores sobre a sua região sendo que a mais negativa poderá ser a desagregação da região, resultado do afastamento relativo da capital da região face às restantes cidades da mesma.¹⁸

A AV é um elemento que contribui para a concentração e polarização geográfica contrariamente à rodovia que contribui para a difusão espacial.¹⁹ A colocação ao serviço de novas infra-estruturas de transporte, com objectivo de reabsorver problemas de estrangulamento, conduziu historicamente a equipar primeiro as regiões economicamente mais fortes e geradoras de importantes fluxos de trocas. Esta distribuição desigual das infra-estruturas de transporte é, então, susceptível de se traduzir num crescimento dos desequilíbrios inter-regionais.²⁰

¹⁴ A distância máxima de deslocação aceitável é a distância que um indivíduo, dado o seu orçamento de viagem em termos de tempo, dinheiro e esforço, está preparado a percorrer para alcançar um determinado serviço ou local de trabalho. Pol (2003)

¹⁵ Pol (2003)

¹⁶ Bazin, Beckerich, Delaplace e Masson (2004)

¹⁷ Pol (2003)

¹⁸ Bazin, Beckerich, Delaplace e Masson (2004)

¹⁹ Bazin, Beckerich, Delaplace e CERAS-OMI (2006)

²⁰ Bazin, Beckerich, Delaplace e CERAS-OMI (2006)

Maior acesso a emprego, comércio, serviços e lazer

A chegada da AV trouxe grandes expectativas em relação ao número de viajantes e ao seu rápido crescimento devido à redução do tempo de viagem, aproveitamento do tempo no comboio para a realização de actividades de valor acrescentado e qualidade de serviço.

Nas regiões analisadas, a evolução do número de passageiros foi bastante significativa dando origem a novos padrões de mobilidade. Esta evolução do número de passageiros correspondeu, de forma geral, às expectativas das empresas operadoras da rede de AV. Em casos como o de Reims, por exemplo, essas expectativas foram amplamente ultrapassadas.

Os estudos analisados salientam o crescimento do *commuting* diário (ida e volta diária entre casa e trabalho) em substituição das viagens semanais (ida à segunda e regresso à sexta) tendo a frequência do serviço sido rapidamente adaptada no sentido dar resposta às necessidades dos *commuters*.

A AV tem assistido a um aumento sucessivo dos seus passageiros nos trajectos analisados.

Em 1992, a RENFE inaugurou o novo serviço de AV Madrid - **Ciudad Real**. Três anos depois, em 1995, superou-se a barreira de mais um milhão de passageiros transportados e, posteriormente, a utilização desses comboios tem registado um crescimento estável, com uma taxa de ocupação média de 80%.²¹

Sete meses depois do início de actividade na linha, foi lançado um novo serviço, as *lanzaderas AVE*, isto é, comboios AV que apenas circulam no trajecto Madrid - Ciudad Real - Puertollano de forma a separar este tráfego da longa distância entre Madrid e Sevilla.²²

Segundo fontes da RENFE, durante os primeiros 8 anos de serviço 9,4 milhões de passageiros utilizaram os comboios neste trajecto. Só no ano 2000, as *lanzaderas AVE* foram utilizadas por um total de 1,4 milhões de passageiros, o que representou um aumento de 5,1% em relação a 1999.²³

Além disso, em 1992, tinham paragem, em Ciudad Real, 18 comboios de AV por dia para Madrid, número que passou para 47 em 2005.²⁴

²¹ Menéndez, Coronado e Rivas (2002)

²² Ureña, Menendez, Guirao, Escobedo, Rodríguez, Coronado, Ribalaygua, Rivas e Martínez (2005)

²³ Menéndez, Coronado e Rivas (2002)

²⁴ Greengauge 21 (2006)

Em **Toledo**, o comboio de AV começou a operar com 10 comboios por dia. A estimativa para o primeiro ano de funcionamento foi de 1,7 milhões de passageiros. No entanto, foram apenas transportados 1,14 milhões de passageiros no primeiro ano. Apesar de não alcançar o número previsto, o aumento de passageiros tem sido uma constante desde então, atingindo 1,35 milhões de passageiros em 2007, representando um aumento de 17,8% face a 2006.²⁵

De forma a captar passageiros, a RENFE realizou alguns ajustamentos, nomeadamente mudanças nos horários, introdução de novos comboios e expansão do número de lugares. Em Maio de 2006, a oferta foi aumentada nos dias úteis, com dois novos comboios, um de manhã com direcção a Madrid e outro ao fim do dia em sentido contrário. Além disso, foi introduzido um comboio em cada sentido ao fim-de-semana e os comboios de 6ª feira à tarde foram reforçados com o dobro dos lugares. Dois anos mais tarde, em Maio de 2008, para os comboios com direcção a Toledo aos domingos de manhã e ao fim da tarde, foram criados mais 470 lugares. Em certos dias festivos e em circulações na hora de ponta, a RENFE aumentou a composição dos comboios passando de 4 a 8 composições.²⁶

Em 2009, foram transportados 1,5 milhões de passageiros entre Toledo e Madrid, reflectindo uma boa resposta às alterações introduzidas no serviço.²⁷

O número de viajantes em AV para **Segovia** aumentou 24% entre 2008 (primeiro ano de funcionamento da linha) e 2009, atingindo os 512.000 viajantes.²⁸

Também entre **Valladolid** e Madrid o número de viajantes em AV aumentou de 2008 para 2009 cerca de 14% chegando aos 980.000 viajantes neste ano.²⁹

Na região de **Reims** o número de clientes da SNCF aumentou 14% no primeiro ano de funcionamento da AV, em 2007. A capacidade dos comboios de AV nas horas de ponta foi reforçada através da utilização de unidades duplas, logo no final de Junho de 2007.³⁰ O objectivo de 11,5 milhões de passageiros, previsto para 2010, foi atingido no início do 2º

²⁵ Tejada Muntaner (2009)

²⁶ Tejada Muntaner (2009)

²⁷ Wikia (2009)

²⁸ Wikia (2009)

²⁹ Wikia (2009)

³⁰ Reims Metropole Magazine (2008)

semestre de 2009.³¹ Os habitantes de Reims, por questões de tempo de percurso, preço do combustível e de pontualidade preferem cada vez mais o comboio à viatura particular. Além disso, mais de 80 % dos clientes declaram-se satisfeitos com os serviços e 28 % dizem-se mesmo muito satisfeitos.³²

Como se pode ver pelos casos apresentados, a redução significativa dos tempos de viagem introduzida pelo transporte ferroviário de AV e a elevada frequência de comboios que servem as cidades resultaram em importantes mudanças nos padrões de mobilidade, conduzindo ao aparecimento de novas tipologias de passageiros.

No trajecto **Ciudad Real** - Madrid, a elevada frequência das paragens diárias, os reduzidos tempos de viagem (50 minutos para percorrer a distância de 171 quilómetros) juntamente com a existência de passes mensais levaram ao aparecimento de viajantes pendulares, os *commuters*, que se deslocam todos os dias entre Madrid e Ciudad Real.³³

Destacam-se algumas características no relacionamento entre Madrid e a área constituída por Ciudad Real e Puertollano, cidade na província de Ciudad Real. Em primeiro lugar, existe um conjunto significativo de profissionais qualificados com residência em Ciudad Real ou Puertollano que se desloca diariamente para trabalhar em Madrid e, também, um grupo significativo de profissionais com residência em Madrid, com qualificações superiores, que se deslocam diariamente para o trabalho em Ciudad Real ou Puertollano. Em segundo lugar, Madrid torna-se na cidade de fim-de-semana tanto para aqueles que residem em Ciudad Real como em Puertollano.³⁴

Ciudad Real e Puertollano passaram, então, a desempenhar o papel de cidades provisórias para pessoas que vivem em Madrid e trabalham num destes núcleos urbanos, mas que no entanto aspiram mudar de emprego se encontrarem um similar mais próximo de Madrid.³⁵

Ciudad Real e Puertollano mantêm uma relação de forte dependência com Madrid. Na verdade, caso o comboio de AV não existisse, quase metade dos passageiros com residência em Madrid tentaria deixar o seu trabalho e manter o local de residência, sendo que um

³¹ L'Union Presse (2008)

³² Reims Metropole Magazine (2008)

³³ Menéndez, Coronado e Rivas (2002)

³⁴ Menéndez, Coronado e Rivas (2002)

³⁵ Menéndez, Coronado e Rivas (2002)

elevado número de passageiros em Ciudad Real e Puertollano (80 % dos moradores de Ciudad Real e 50% das pessoas que vivem em Puertollano) procurariam manter seus empregos e mudar a residência para Madrid.³⁶

Os moradores de Ciudad Real sentem-se a um passo de Madrid, com grande vínculo à capital, à qual se deslocam mais frequentemente nomeadamente para fazer compras. A ligação é tão forte que existem reclamações por não poderem ir jantar ou assistir a um espectáculo na capital por falta de comboio depois das onze da noite.³⁷

Em **Le Mans**, verificou-se uma mudança no padrão de deslocações de *commuting* semanal (viagem para Paris à 2ª e regresso a Le Mans à 6ª feira) para diário.³⁸

Em 1989 existiam cerca de 200 migrantes diários que utilizavam a AV para a deslocação entre a residência e o local de trabalho, número que duplicou até 1995. Este aumento está relacionado com os ganhos em termos de rapidez e melhorias do serviço associados ao comboio de AV. Não houve no entanto um grande acréscimo do número de residentes a habitar nesta cidade e a trabalhar na capital.³⁹

Em **Vendôme**, segundo estatísticas da SNCF, houve um incremento de 20.200 viagens (antes da inauguração da AV em 1990) para 164.250 no ano 2002, o que corresponde a um incremento de mais de 700% no número de deslocações anuais em 12 anos.⁴⁰ Além disso, houve um aumento de 61% do número de migrantes diários para Paris. Adicionalmente, houve ainda um aumento de 92% de residentes em Vendôme com actividade laboral na região de Paris.⁴¹ Isto significa que não só mais habitantes de Vendôme encontraram trabalho na região parisiense, como alguns parisienses optaram por residir na região de Vendôme mantendo o seu local de trabalho em Paris ou iniciando actividade laboral na região de Vendôme.

A redução do tempo de trajecto entre **Reims** e Paris para metade captou novos viajantes. Esta realidade foi bem visível pela falta de lugares rapidamente constatada no percurso

³⁶ Menéndez, Coronado e Rivas (2002)

³⁷ González, Aguilera, Borderías e Santos Preciado (2005)

³⁸ Greengauge 21 (2006)

³⁹ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

⁴⁰ Cuadernos de Investigación Urbanística (2005)

⁴¹ Bazin, Beckerich, Delaplace e CERAS-OMI (2006)

entre estas cidades.

Logo em Dezembro de 2007, a SNCF procedeu a um ajustamento dos serviços para melhorar a oferta de viagens de regresso de Paris ao fim do dia.⁴² Além disso, o serviço de AV com direcção Reims - Paris foi duplicado nos horários matinais. Os utilizadores reclamam ainda um segundo desdobramento. Situação semelhante ocorre com o comboio com partida no domingo à noite em direcção a Paris.⁴³

O trajecto Reims - Paris foi mesmo o escolhido, pela sua grande dinâmica, para a introdução do *e-forfait*, um novo passe para passageiros que realizam deslocações diárias que é unicamente tratado através da internet, evitando a deslocação a um *guichet* da SNCF. Graças a esta nova modalidade o número de passes Reims - Paris duplicou, face ao existente com a rede ferroviária convencional.⁴⁴

Neste contexto, a AV não só captou rapidamente novos viajantes como fomentou a existência de novas dinâmicas de mobilidade. Além disso, a ferrovia conquistou novos mercados e tornou-se opção para viagens das mais variadas tipologias e para utilizadores diferenciados.

Como se pode observar na figura abaixo, no caso de **Ciudad Real** a maior parte dos viajantes em AV fá-lo por motivos laborais (26%). Neste tipo de movimento, destacam-se os profissionais qualificados. Anteriormente, o transporte ferroviário não era considerado como modo de transporte adequado para viagens de profissionais qualificados, mas a AV conseguiu conquistar esse mercado. Actualmente uma percentagem muito elevada das viagens de negócios é realizada em comboios de AV, tendo-se alterado significativamente o modo como funcionam as empresas, transformando o tempo de deslocação em tempo útil de trabalho e fomentando a cultura do trabalho à distância.⁴⁵

Do total de viajantes, 21% deslocam-se para visitas aos familiares sendo que 19% dos viajantes utilizam a AV para a realização de viagens de negócios. São sobretudo executivos de empresas especializadas e de grande dimensão.

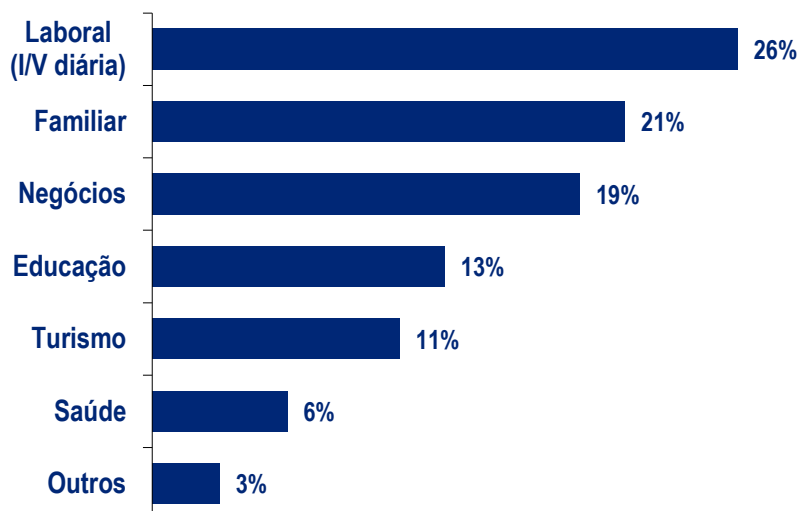
42 Reims Metropole Magazine (2008)

43 L'Union Presse (2008)

44 Blanquart e Delaplace (2008)

45 García Utrera (2009)

Figura 19 – Motivo de viagem dos utilizadores AV Ciudad Real - Madrid



Fonte: Menéndez, Coronado e Rivas (2002)

Cerca de 13% dos passageiros deslocam-se por motivos relacionados com os estudos. São, nomeadamente, estudantes que se deslocam diariamente da sua casa para as Universidades. Por sua vez, 11% deslocam-se para a realização de viagens turísticas.

Por último, 9% são viajantes ocasionais que se deslocam para aceder a serviços de saúde (6%) e para visitas a advogados ou realização de actividades de lazer (3%).

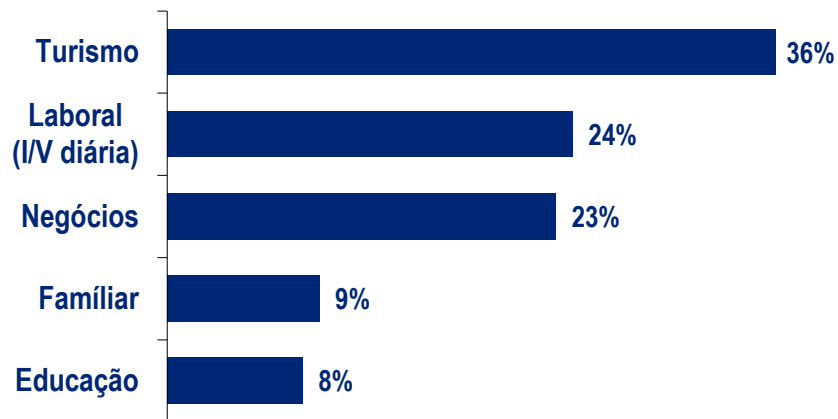
Pode concluir-se que este modo de transporte tem tido um êxito considerável, com uma tendência claramente positiva na utilização, que é cada vez mais sólida. A qualidade de serviço em todos os seus parâmetros (pontualidade, frequência, segurança e conforto) contribui para o aumento da procura por parte dos passageiros. O novo modo de transporte contribui para uma melhoria e aumento da mobilidade interna para um número significativo de utilizadores, com motivos profissionais, estudo e lazer.⁴⁶

Actualmente, em Toledo, cerca de 1.500 pessoas deslocam-se a Madrid diariamente para trabalhar, dos cerca de 7.250 que trabalham fora da cidade. No entanto, a maioria dos residentes em Toledo, mais de 85%, trabalha e reside em Toledo.⁴⁷

⁴⁶ González, Aguilera, Borderías e Santos Preciado (2005)

⁴⁷ Tejada Muntaner (2009)

Figura 20 – Motivo de viagem dos utilizadores AV Toledo - Madrid



Fonte: Tejada Muntaner (2009)

São as viagens turísticas as que ocupam o maior número de lugares no comboio de AV entre Toledo e Madrid, como demonstra o inquérito realizado pela Universidade de Castilla-La Mancha, já que de entre as razões para a viagem, surge o turismo com 36%, o *commuting* (ida e volta para o trabalho) com 24% e, com 23% as viagens de negócios. Seguem-se, com 9% e 8% respectivamente, as viagens em família e as viagens para estudos. O predomínio das viagens por motivo turístico podia ser ainda maior, uma vez que estes dados são baseados numa pesquisa realizada de quarta a sábado, pelo que não toma em conta o grande número de turistas que fazem a viagem no domingo e as possíveis viagens para estudo realizadas na tarde de domingo e às 2as de manhã e outros possíveis *commuters* de fim-de-semana. Também não são levados em conta os possíveis picos de turistas em feriados e pontes.⁴⁸

Globalmente, nos dois primeiros anos de funcionamento da linha de AV **Le Mans** - Paris, de 1989 a 1991, constatou-se um aumento de cerca de 70% do número de viajantes com partida em Le Mans e com direcção a Paris, para aí chegar antes das 9h30. A colocação ao dispor, no decorrer de 1996, de comboios AV exclusivamente entre Le Mans e Paris, traduz bem o aumento da procura e a sua necessária gestão.⁴⁹

A frequência da linha Le Mans - Paris destaca a tipologia de utilizadores qualificados, profissões liberais e quadros intermédios que se deslocam quer numa lógica de *commuting* diário quer para a realização de viagens de negócios. A sua representatividade no total dos

48 Tejada Muntaner (2009)

49 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

passageiros aumentou 111%.⁵⁰ Por sua vez, a mão-de-obra com menos qualificação, que representava 1/3 dos viajantes em 1989, passou a representar 1/4 com a AV.⁵¹

No entanto, também esta linha de AV facilitou outro tipo de deslocações como a visita a familiares e o turismo, alargando a tipologia de clientes a casais ou famílias. Da mesma forma, os estudantes são beneficiados com o transporte em AV, permitindo que se mantenham na residência familiar, deslocando-se diariamente para os seus locais de estudo, nomeadamente Universidades.

Embora em menor medida, continuam a verificar-se comportamentos do tipo *commuters* de fim-de-semana, ou seja, pessoas que passam o fim-de-semana numa cidade diferente daquela em que residem durante a semana.⁵² Por último, a utilização da AV por visitantes ocasionais é também relevante por razões diversas como a realização de compras, outras actividades lúdicas ou acesso actividades especializadas (visitas a médicos ou advogados).⁵³

Padrões semelhantes acontecem na linha **Reims** - Paris em que 25% dos viajantes se deslocam diariamente entre o local de residência e o local de trabalho.⁵⁴

A importante redução nos tempos de viagem assim como a elevada frequência de comboios que prestam serviço às cidades servidas pela AV ocasionou importantes mudanças nas pautas de mobilidade.

Não só se produziu um aumento considerável das viagens como também se propiciou o aparecimento de um novo tipo de utilizador, habitualmente denominado *commuter*, que se desloca diariamente entre a sua localidade de residência e a de trabalho.

Além disso, as cidades ligadas por AV viram aumentar a sua área de influência.

50 Klein e Claisse (1997)

51 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

52 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

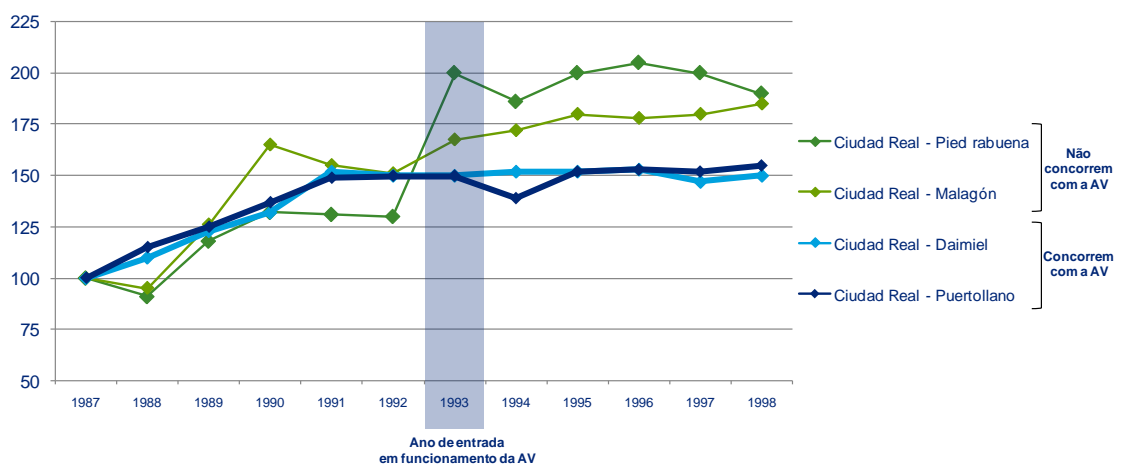
53 Klein e Claisse (1997)

54 L'Alsace (2009)

Maior segurança e descongestionamento

O caminho-de-ferro, e por conseguinte a AV, é um modo de transporte *per si* seguro. Além disso, a transferência modal do transporte rodoviário permite o aumento da segurança porque se passa para um modo mais seguro e por outro lado porque permite o descongestionamento das estradas.

Figura 21 – Evolução da Intensidade Média Diária (IMD) em 4 estradas de Ciudad Real (1987 – 1998)



Fonte: Menéndez, Coronado e Rivas (2002)

De forma a avaliar os efeitos da AV no transporte rodoviário, a Universidade de Castilla-La Mancha (2002) analisou os valores da Intensidade Média Diária (IMD) de quatro estradas que passam por Ciudad Real. Duas delas têm claramente um itinerário coincidente com a AV, Ciudad Real - Puertollano e Ciudad Real - Daimiel, a estrada mais utilizada para as deslocações a Madrid.

No gráfico pode observar-se que a chegada da AV, em 1992, coincide com uma estabilização do crescimento da IMD nas duas estradas que se inscrevem num itinerário coincidente com a linha de AV Madrid – Sevilha. Este efeito é mais visível ao comparar-se com as duas estradas que não concorrem com a AV, que apresentam fortes crescimentos da IMD no mesmo período.

Portanto, o gráfico vem reflectir o efeito que a AV exerceu sobre a estrada. Devido à redução do tempo de viagem, a AV tornou-se num modo de transporte preferencial face à

viatura particular, nas deslocações entre Ciudad Real e Madrid.⁵⁵

Adicionalmente, também em França, os índices de deslocação na auto-estrada A10 Paris - Bordéus e A11 Paris - Le Mans, que estão em competição directa com a linha de AV Paris – Tours (que serve a cidade de Vendôme) e Paris - Le Mans, experienciaram uma diminuição do seu crescimento desde o início destas linhas, sendo que o tráfego nas auto-estradas do norte e oeste continuou a crescer, de acordo com os estudos analisados.⁵⁶

Em 2007, o tráfego do Grupo Sanef (concessionário da auto-estrada A4 Paris - Strasbourg que serve a cidade de Reims) aumentou face a 2006. Só a A4 conheceu um crescimento relativamente fraco, (2,2%), sentindo-se o impacto da abertura da linha LGV Est nesse ano.⁵⁷

Importa realçar que não há um decréscimo de viaturas na estrada mas sim uma diminuição do crescimento do volume do tráfego. Esta diminuição é visível quer ao realizar-se comparações com períodos pré-AV (como em Ciudad Real) quer ao comparar-se com outras estradas que não têm concorrência da AV no mesmo período (Le Mans, Vendôme e Reims).

⁵⁵ Menéndez, Coronado e Rivas (2002)

⁵⁶ Arduin (1994)

⁵⁷ SANEF (2009)

Influência na dinâmica económica

A redução dos tempos de viagem influenciou os padrões de mobilidade, permitindo o aumento das escolhas de trabalho sobretudo para profissionais qualificados. Complementarmente, o novo modo de transporte tem um papel relevante no ampliar das escolhas de comércio, serviços e lazer das famílias e de educação dos estudantes, permitindo o acesso a Universidades, serviços de saúde ou administrativos, entre outros.

Figura 22 – Influência na dinâmica económica



Fonte: Deloitte

As características da mobilidade e tipologia de utilizadores dos comboios de AV influenciam a dinâmica económica das regiões com predominância na valorização do sector terciário e com efeitos também observáveis no sector secundário especializado.

Redução dos custos de transporte

O custo de viagem entre dois locais comporta uma componente monetária, temporal e o esforço decorrente da viagem (desconforto, risco de roubo, risco de atrasos). Os custos generalizados de transporte incluem tipicamente todos estes custos.⁵⁸

O custo mais directo de um modo de transporte é o custo monetário e é através deste que os indivíduos calculam a vantagem de optar por um ou por outro modo de transporte.

Como se pode observar na tabela abaixo, em 5 das 8 regiões analisadas, o custo monetário de transporte da AV é substancialmente inferior (cerca de 30%) face ao transporte em viatura particular.

58 Pol (2003)

O cálculo do preço da viagem em viatura particular teve apenas por base o custo relativo à deslocação (custos de combustível e das portagens para uma viagem unitária, excluindo custos relativos ao desgaste do veículo e possíveis custos de estacionamento).

Por sua vez, o preço de uma viagem em AV teve como base o custo de uma viagem unitária definida pelos operadores, tendo sido ponderado de acordo com os padrões observados de *commuting* diário, ou seja, foi considerado o valor do passe mensal para a percentagem de utilizadores diários. Assim, para Espanha, tendo como base os padrões de deslocação do trajecto Ciudad Real - Madrid, considerou-se que 26% dos viajantes utilizariam passe mensal e 74% comprariam um bilhete simples, dando origem a um valor que corresponde 26% ao custo unitário de uma viagem com passe mensal e 74% ao custo unitário de uma viagem sem desconto. No caso de Guadalajara, apenas foi considerado o custo do bilhete de comboio, visto não existir passe. Para o caso francês, a lógica utilizada foi semelhante e teve como base o padrão de deslocação do trajecto Reims - Paris. Assim, 25% do valor corresponde ao custo unitário de uma viagem com passe mensal e 75% a uma viagem com bilhete regular.

Figura 23 – Duração e preço de uma viagem entre as cidades seleccionadas e as respectivas capitais – Madrid e Paris (2010)

Cidades	Viatura Particular		Comboio de alta velocidade		Redução Tempo (%)	Evolução Custo (%)
	Duração (min.)	Preço (€)	Duração (min.)	Preço (€)		
Ciudad Real	140	19,03	48	18,17	66	- 4,50
Guadalajara	55	5,97	23	18,40	58	+ 208,79
Toledo	60	16,40	30	8,39	50	- 48,86
Segovia	75	16,14	30	8,52	60	- 47,23
Valladolid	135	29,31	62	19,11	54	- 34,79
Le Mans	130	35,60	59	34,32	55	- 14,47
Vendôme	135	22,25	48	32,43	64	+ 31,5
Reims	95	22,90	45	28,16	53	+ 9,48

Fonte: RENFE, SNCF, AVUC, Via Michelin; Análise: Deloitte

Com efeito, esta redução do preço tem por base não só o custo por quilómetro inferior do transporte em AV mas também a existência de várias tipologias de passes para utilizadores frequentes adaptados às novas tecnologias, promovendo a facilidade e a flexibilidade na

reserva de lugar.

A RENFE propõe passes mensais para os trajectos Madrid - Ciudad Real, Madrid - Toledo, Madrid - Segovia e Madrid - Valladolid. O preço destes passes difere no número de viagens por mês que os passageiros podem usufruir, sendo uma solução muito flexível. Como já foi dito, para o trajecto Madrid - Guadalajara não existe a modalidade de passes mensais para comboios de AV. De acordo com o Ministério de Fomento de Espanha, não haverá abonos para passageiros frequentes no corredor Madrid – Guadalajara – Zaragoza – Lérida - Tarragona uma vez que a oferta comercial destes serviços não tem por objectivo a captação deste tipo de procura.⁵⁹ Adicionalmente, a rede ferroviária convencional entre Madrid e Guadalajara já tem a oferta desenvolvida de acordo com as necessidades dos viajantes.⁶⁰

A SNCF oferece 3 tipos de passes mensais para viagens em AV. O primeiro é o *abonnement Forfait*, passe semanal ou mensal para um trajecto específico que dá direito a viagens ilimitadas sendo necessário apenas pagar a taxa de reserva, isto é, 1,50 € por viagem. Está adequado aos viajantes frequentes. O *abonnement Fréquence* oferece 50 % de redução em qualquer trajecto seleccionado, sendo mais indicado para viajantes ocasionais. Por último, o trajecto **Reims** - Paris foi escolhido para dar início ao *e-forfait*, isto é, um passe anual que é pago mensalmente, pedido exclusivamente através da internet, dando direito a 500 viagens em AV durante um ano ao viajante.⁶¹

Além destas tipologias, os viajantes que reservarem o seu bilhete na internet podem acumular milhas através do cartão S'Miles, um cartão de fidelidade da SNCF, e trocá-las por bilhetes de comboio.

A adequação das tarifas à procura dos viajantes, sobretudo dos mais frequentes, e a existência de várias modalidades de passes têm-se revelado muito importantes para garantir a satisfação dos utilizadores e o sucesso deste novo modo de transporte tornando-o concorrencial com a viatura particular.

59 El Periodico de Aragon (2009)

60 RENFE (2010)

61 SNCF (2010)

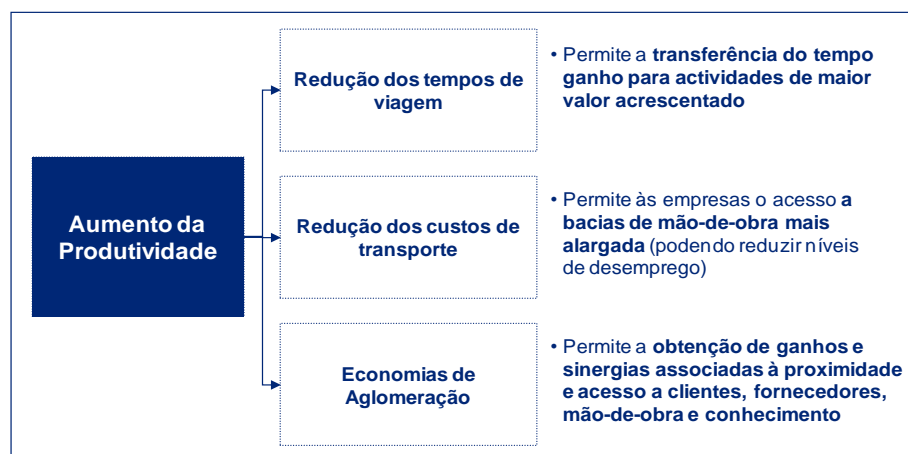
Aumento da produtividade

Como já foi referido anteriormente, a redução do tempo de viagem permite a transferência do tempo ganho para actividades de maior valor acrescentado. A introdução de um sistema de transportes novo e mais rápido aumenta a distância máxima disponível de deslocação, expandindo a região de influência das empresas, permitindo, assim, o acesso a bacias de mão-de-obra mais alargadas, podendo contribuir para a redução dos níveis de desemprego das regiões assim como aumentar a capacidade das regiões de atrair mão-de-obra.⁶²

Além disso, independentemente da tipologia de negócio de uma empresa, as telecomunicações não dão resposta a determinados tipos de actividades que precisam de contacto pessoal com os seus fornecedores e clientes para comprar e vender produtos, transferir informação específica, realizar reuniões para tomada de decisões, negociações ou assinaturas de contratos.⁶³

A diminuição generalizada dos custos de deslocação resultantes da construção de linhas de AV leva ao aumento do *commuting* em ambas as direcções e aumento da produção total em muitos sectores de actividade.⁶⁴

Figura 24 – Aumento da produtividade



Fonte: Deloitte

Assumindo que o tempo de deslocação é normalmente improdutivo, a redução deste tempo transita, então, para actividades de valor acrescentado. Além disso, tipicamente, as

62 Pol (2003)

63 Blum, Haynes e Karlsson (1997)

64 Blum, Haynes e Karlsson (1997)

empresas são mais produtivas perto de outras empresas porque têm acesso a uma larga variedade de *inputs* para a sua actividade. A proximidade a empresas similares aumenta a hipótese de aquisição de novo conhecimento e a construção de relações que podem apoiar ou aumentar a produtividade das empresas. Muitas também são mais produtivas quando têm acesso a um mercado amplo de mão-de-obra uma vez que faz com que o recrutamento seja mais rápido e que seja mais fácil encontrar colaboradores que correspondem às necessidades sentidas pelas empresas.⁶⁵

O papel dos transportes na acessibilidade e na aglomeração é importante. Se o transporte é mais barato e mais rápido, mais empresas localizar-se-ão à sua volta e, de acordo com os estudos analisados, a produtividade pela aglomeração empresarial vai aumentar.⁶⁶

Esta oferta permite, primeiramente, alargar a área de influência das empresas. Por exemplo, é por vezes mencionado que as empresas de serviços como, por exemplo, empresas de consultoria localizadas em regiões fora da área de influência da capital podem vir exercer concorrência com as empresas sediadas na capital sobre o seu próprio mercado jogando com o diferencial de custo salarial e de custo global. Ao mesmo tempo, a AV permite assegurar aos clientes os contactos frequentes com os seus prestadores de serviços. O crescimento da velocidade de deslocação permitido por este modo de transporte diminui o tempo passado em deslocações, possibilitando o crescimento da produtividade dos empregados.⁶⁷

Se a AV não está na origem da necessidade de deslocação, ao diminuir o custo generalizado de deslocação (nomeadamente em termos de tempo e cansaço da deslocação), diminui, em certa medida, os constrangimentos colocados pelas deslocações e permite a sua multiplicação, favorecendo, assim, a atractividade do território para as empresas. A chegada da AV está associada a uma acessibilidade acrescida e a uma imagem melhorada. As cidades com serviço de AV são potencialmente mais atractivas para fixação de novas empresas.⁶⁸

No caso de **Le Mans** e, também, de **Reims**, a promoção das economias de aglomeração tem sido efectuada numa estratégia a duas etapas.

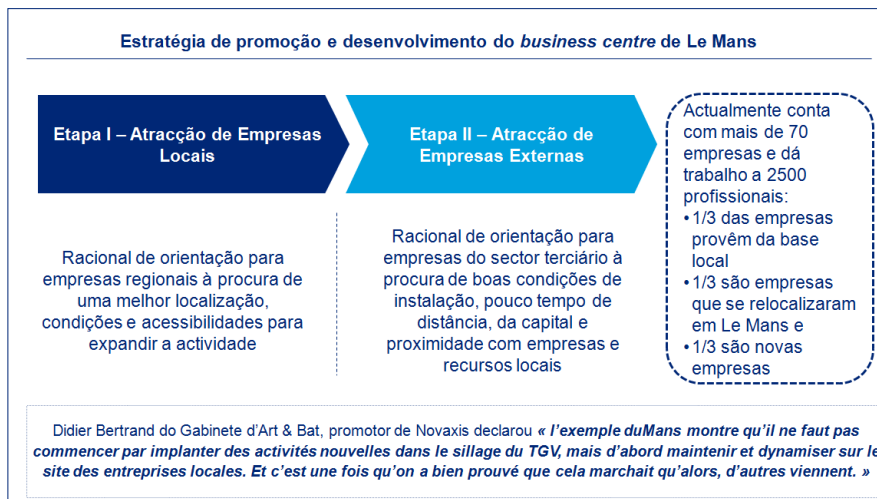
65 Steer Davies Gleave (2008)

66 Steer Davies Gleave (2008)

67 Bazin, Beckerich e Delaplace (2008)

68 Bazin, Beckerich e Delaplace (2008)

Figura 25 – Estratégia de desenvolvimento do Centro de Negócios Novaxis



Fonte: Deloitte

Em **Le Mans**, o centro de negócios Novaxis foi lançado em 1988, um ano antes da inauguração do serviço de AV, com localização na zona da estação.

Numa primeira fase, a construção de novos edifícios ou renovação de edifícios de escritórios existentes levou à realocização das empresas da cidade, atraídas pelas condições em termos de infra-estruturas e acessibilidades do novo pólo. A orientação da promoção imobiliária foi nesse sentido, procurando captar empresas regionais à procura de uma melhor localização, condições e acessibilidades para expandir a actividade.⁶⁹

Na verdade, a dinâmica de concentração de empresas neste centro levou à instalação, pela France Telecom, de instrumentos de telecomunicações poderosos. Esta instalação só foi possível pela existência de um número considerável de empresas (escala) e, por sua vez, levou à instalação de novas empresas nomeadamente *Call Centers*.⁷⁰

Depois de consolidada a instalação de empresas locais, inicia-se uma nova dinâmica de atracção de empresas externas, nomeadamente de empresas do sector terciário à procura de boas condições de instalação, a pouco tempo de distância da capital e proximidade com empresas e recursos locais.

Hoje em dia, o centro de negócios conta com mais de 70 empresas e dá trabalho a 2 500 profissionais: 1/3 das empresas provêm da base local; 1/3 são empresas que se

69 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

70 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

relocalizaram em Le Mans e 1/3 são novas empresas.⁷¹

Uma vez instaladas as empresas locais, o Centro Novaxis tornou-se propício à captação de empresas oriundas da capital ou à criação de novas empresas, já que foi demonstrada a capacidade do pólo para assegurar as condições necessárias ao sucesso das empresas.

Didier Bertrand do Gabinete d'Art & Bat, promotor do centro Novaxis declarou «o exemplo de Le Mans mostra que não é preciso começar por implantar actividades novas no local da AV, mas antes manter e dinamizar no local as empresas da zona. E é uma vez que foi provado que funciona que outras vêm».⁷²

Actualmente está em construção um novo centro de negócios, o Novaxud, a sul de Novaxis. A longo prazo contará com um conjunto de imóveis que totalizarão 70 000 m². Os primeiros imóveis prontos terão 3 000 m².⁷³

Em **Reims** e mais concretamente na zona de Clairmarais, onde se encontra a estação de AV, foram também criadas condições para a fixação de empresas.⁷⁴

Um inquérito levado a cabo por investigadores da Universidade de Reims Champagne-Ardenne foi realizado às empresas presentes no bairro de Clairmarais em Junho de 2008 e permitiu caracterizar o tecido empresarial instalado.⁷⁵

Das 32 empresas localizadas em Clairmarais que responderam ao inquérito, 59,4% são maioritariamente locais que apenas se relocalizaram. O aparecimento de empresas externas deu-se sobretudo a partir de 2006, no ano anterior à chegada da AV, com a instalação de *Call Centers*, seguindo a mesma dinâmica de aglomeração de Le Mans.⁷⁶

Em 2008, 9 das 10 empresas que se instalaram em Clairmarais foram relocalizações internas e a restante foi criada devido a investimento externo à região. As criações exógenas e as relocalizações de empresas externas à região representam 31,2% do total das implantações.⁷⁷

⁷¹ Bazin, Beckerich, Delaplace e CERAS-OMI (2006)

⁷² Bazin, Beckerich, Delaplace e CERAS-OMI (2006)

⁷³ Le Mans et sa région (2008)

⁷⁴ Bazin, Beckerich e Delaplace (2008)

⁷⁵ Bazin, Beckerich e Delaplace (2008)

⁷⁶ Bazin, Beckerich e Delaplace (2008)

⁷⁷ Bazin, Beckerich e Delaplace (2008)

Tabela 1 – Sectores de actividade das empresas localizadas em Clairmarais

Sector de actividades	Frequência (%)
Serviços às empresas	53,1
Administração	15,6
Serviços pessoais	12,5
Construção Civil	9,4
Comércio	3,1
Indústria	3,1
Serviços	3,1
Total	100

Fonte: Bazin, Beckerich e Delaplace (2008)

Como se pode observar, a grande maioria das empresas exerce actividade no sector dos serviços. Destacam-se as empresas que prestam serviços a outras empresas cuja representatividade é de 53,1%. Apenas 3,1% são indústrias. Esta realidade demonstra a relevância da localização das empresas perto de empresas similares, para que a aglomeração funcione em termos de transferência de conhecimento e construção de relações.

A AV tem tido uma influência importante na criação de espaços empresariais, uma vez que os projectos desenvolvidos em volta das estações têm contemplado a construção de espaços com boas condições para negócios. Estes espaços próximos às estações promovem as economias de aglomeração através da obtenção de ganhos e sinergias associadas à proximidade e acesso a clientes, fornecedores, mão-de-obra e conhecimento.

Valorização do sector terciário e secundário especializado

A existência de um serviço de AV não fortalece por si só a economia de uma cidade. Para que um serviço ferroviário de AV desempenhe um papel positivo, ele tem que estar relacionado com os padrões de actividade e evolução dos locais servidos. Isto pode significar que o projecto de desenvolvimento da cidade tenha que ser repensado para potenciar as oportunidades criadas pela construção da linha de AV. Pode também significar que a concepção da linha de AV esteja estreitamente relacionada com o desenvolvimento económico e padrões de desenvolvimento da cidade e da região.⁷⁸

Como tem vindo a ser demonstrado, as viagens de comboio de AV servem em grande medida as necessidades das empresas, pelo número elevado de deslocações observadas de executivos de empresas especializadas e de grande dimensão. São também utilizadores frequentes deste serviço os *commuters*, sobretudo em distâncias mais curtas, e turistas que realizam viagens de lazer para capitais nacionais. O foco está muito mais nos sectores de serviços da economia: empresas, administração pública, lazer, comércio e turismo. Daqui resulta que as actividades económicas que mais beneficiam da AV ferroviária são as que estão associadas à prestação de serviços nestas áreas.

Ao olhar-se, por exemplo, para os casos concretos de **Ciudad Real** e Puertollano pode verificar-se que a AV tem sido benéfica para as cidades terciarizadas, estando associada a um maior crescimento demográfico, consolidação do potencial de mercado, aumento da oferta turística e evolução do mercado imobiliário, enquanto que para a cidade industrial os efeitos não são tão visíveis. A comparação entre a AV e a acessibilidade proporcionada por infra-estruturas rodoviárias aponta para o facto de que a rodovia é mais favorável ao desenvolvimento das cidades industriais. A AV permite à cidade terciária e à sua envolvente imediata aumentarem a sua atractividade para a localização de equipamentos de transporte de mercadorias por rodovia, por oposição a cidades industriais inicialmente melhor equipadas para tal.⁷⁹

Assim, um efeito positivo irá verificar-se onde a AV ferroviária servir cidades cujos sectores

78 Menerault (2006)

79 Serrano de la Fuente (2006)

terciários estejam em crescimento e cujas empresas tenham mercado nacional.⁸⁰ No entanto, isso só irá acontecer se a rede ferroviária de AV for concebida de forma a proporcionar bons acessos à estação e às empresas.

Contudo, a AV não é, por si só, um factor de localização procurado pelas empresas mas inicia dinâmicas de oferta imobiliária que explicam a implantação rápida de empresas junto às estações de AV situadas na proximidade dos centros das cidades. Este quadro teórico foi ilustrado em Reims através do inquérito realizado às empresas implantadas no bairro Clairmarais, onde se situa a estação central, em que apenas 2,7% consideraram a AV como factor de localização.⁸¹

Outro estudo realizado nas cidades da linha de AV Sudeste, em França, mostra que o papel da AV como localizador de actividade é reduzido. De facto, a existência de AV não é referenciada como principal motivo de localização pelas empresas inquiridas. As empresas utilizam a AV sobretudo como um instrumento ao serviço da sua estratégia, isto é, só a consideram como factor de localização importante se o seu mercado é nacional ou europeu.⁸²

Em todas as cidades e regiões servidas pela AV destaca-se o desenvolvimento de uma dinâmica económica com maior impacto se o sector dos serviços já for predominante ou quando as cidades e regiões estão empenhadas em avançar nesse sentido. A linha de AV torna-se, assim, um catalisador do crescimento. Por sua vez, a atracção de novos negócios parece ser mais facilitado pela existência de um forte sector terciário.⁸³

O sector terciário experiencia uma consolidação do seu potencial de mercado, verificando-se, em alguns casos, uma evolução positiva mesmo antes da entrada de funcionamento da linha de AV.

80 Bazin, Beckerich, Delaplace e CERAS-OMI (2006)

81 Bazin, Beckerich e Delaplace (2008)

82 Mannone (1995) citado em Esteban Martín (1998)

83 Greengauge 21 (2006)

Comércio e Turismo

Nas regiões analisadas, a chegada da AV contribuiu para a revitalização do comércio e do turismo. No sector do comércio verifica-se o aumento das superfícies comerciais, espaços de restauração e o surgimento de grandes pólos empresariais dedicados ao sector dos serviços. No sector do turismo, assiste-se a um reforço da oferta hoteleira, nomeadamente através da construção de equipamentos de qualidade junto às estações de AV. Surgem, também, novas infra-estruturas ligadas ao segmento empresarial como, por exemplo, centros de congressos, parques de exposições, entre outros e têm sido criadas novas zonas recreativas, desportivas (como a criação de campos de golfe) e parques temáticos.

Em Ciudad Real, um dos sectores nos quais mais se percebeu uma mudança positiva na última década é o sector de serviços, para o qual a AV representou o ponto de inflexão necessário para a sua evolução apesar de, enquanto capital de província, já ser, antes de 1992, uma cidade de serviços, concentrando, por isso, um bom número de funcionários e profissionais liberais.

Ao nível do retalho e distribuição foi sentida uma mudança significativa. Contemporânea à chegada da AV foi a abertura de duas grandes superfícies que se mantêm ainda hoje e que são fruto das novas formas de vida e consumo, mesmo que em Ciudad Real tenham chegado mais tarde quando comparado a outras cidades espanholas. A chegada dos supermercados e superfícies comerciais médias adicionado à existência dos hipermercados conduziram a uma profunda reestruturação do pequeno comércio e alimentação.⁸⁴

A procura adaptou-se perfeitamente à nova oferta devido quer ao aumento populacional quer, sobretudo, ao perfil dessa população, com *standards* modernos de consumo e um nível de rendimento médio a alto. De facto, o nível geral de rendimento da cidade aumentou e propiciou o surgimento de serviços quase inéditos até esse momento, uma vez que eram direccionados a níveis de rendimento elevados.⁸⁵

Apesar da melhoria quantitativa e qualitativa no comércio local, a extraordinária proximidade a Madrid proporcionada pela AV, exerce alguma pressão concorrencial sobre Ciudad Real.

84 Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

85 Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

Ao nível do sector Turismo, em Ciudad Real foi sentido um primeiro impacto negativo em termos de redução do número de estadias. O sector demorou a reagir e, em 1994, contava com uma oferta hoteleira muito similar à de finais dos anos 80.

No entanto, em meados dos anos 90, ajudada também pela boa conjuntura económica e pelo aumento no nível de vida, a hotelaria local foi-se superando em qualidade e quantidade. Assim, o número de hotéis passou de 5 a 9, entre 1994 e 2001, e o número de camas duplicou.⁸⁶

Nos últimos anos, Ciudad Real começou a aproveitar a influência da AV no que diz respeito à captação de visitantes sobretudo provenientes de Madrid, que visitam a cidade por períodos curtos. Ciudad Real passou a ser o ponto de partida das rotas turísticas pela província para Almagro, Daimiel, Lagos de Ruidera, entre outras.⁸⁷

Inicialmente, verificou-se alguma passividade das autoridades locais no que diz respeito à promoção turística da região.⁸⁸ Passado bastante tempo da chegada da AV, observa-se que as autoridades locais têm vindo a desenvolver alguns esforços no sentido de promover um conjunto de projectos de turismo e lazer como campos de golfe e o parque temático *Reino de Don Quijote*.

A cidade de **Toledo** é uma cidade com grande atractividade turística. Embora no início se pudesse ter pensado que a chegada da AV iria trazer ainda mais turistas para Toledo, o efeito de Madrid como o centro turístico preferencial onde pernoitar para viajar para cidades vizinhas, como Toledo, diminuiu este efeito.⁸⁹

Nos três primeiros anos de funcionamento do comboio de AV, a entrada diária de turistas tem tido um crescimento contínuo e aumentou consideravelmente nos fins-de-semana, uma vez que todos os comboios chegam com lotação esgotada. A grande desvantagem é que nem todos os turistas pernoitam na cidade embora a estada média em 2006 (1,62) tenha sido superior a 2004 (1,55), como se pode observar na tabela abaixo.⁹⁰

86 Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

87 Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

88 Cuadernos de Investigación Urbanística (2005)

89 Tejada Muntaner (2009)

90 Tejada Muntaner (2009)

Tabela 2 – Turismo em Toledo

Ano	Dormidas	Viajantes	Estada média
2000	568.398	389.856	1,46
2002	590.298	379.302	1,56
2004	639.269	412.495	1,55
2006	729.706	450.669	1,62

Fonte: INE España

A evolução do sector terciário em **Segovia** tem sido positiva nos últimos anos, já que as actividades ligadas ao sector de serviços têm evoluído muito acima da média da economia. Apenas o subsector dos Transportes e Comunicações cresceu de forma mais moderada (+0,4%) e é precisamente neste último subsector onde os desafios se apresentam como mais importantes, nomeadamente com a construção da nova estação AV. A construção da estação AV irá desencadear outros projectos, como o projecto da central de transportes, no qual ficará o terminal de autocarros interurbanos, muito perto da estação de AV, e que será uma plataforma intermodal importante a sul da capital.⁹¹

Ao nível do Turismo, e tendo por base estudos que remetem para o período anterior à chegada da AV, Segovia parecia assumir um carácter de “cidade de passagem”. Os investimentos ao nível deste sector foram mínimos, havendo espaço para melhorar a oferta em termos de qualidade e quantidade.⁹²

Dada a proximidade a Madrid e as excelentes comunicações, Segovia posiciona-se como destino de diversas rotas cujo ponto de partida é a capital de Espanha. O sector hoteleiro segoviano deveria deste modo centrar os seus esforços em conseguir que Segovia seja o ponto de partida das visitas e não uma mera etapa das mesmas, para o qual os operadores turísticos têm um papel importante no planeamento e organização das viagens.⁹³

Com a chegada da AV é expectável que a oferta hoteleira evolua para dar resposta às necessidades dos utilizadores da AV. Uma das apostas claras da cidade para aumentar a

91 Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

92 Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

93 Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

estadia média nos hotéis segovianos foi explorar o segmento empresarial ligado ao turismo de Congressos e às convenções de empresas. Para dar resposta a este segmento houve a necessidade de dotar a cidade com uma oferta hoteleira de qualidade superior.⁹⁴

Na linha de aposta pelo lazer de qualidade e de diversificação situa-se o projecto Segovia 21 que pretende dotar a Segovia de um espaço inovador que conjugue o âmbito empresarial e de lazer. Este projecto prevê um hotel, um campo de golfe, uma área para congressos, um parque empresarial e uma zona residencial de forma a criar uma área agradável que reúna todas as condições para uma estadia proveitosa.⁹⁵

Em Le Mans, a oportunidade que significou a AV foi valorizada pela colocação em prática de operações imobiliárias para acolher empresas do sector terciário, como o centro Novaxis, incitadas pela Communauté Urbaine du Mans (CUM) e pilotada pelo sector privado.⁹⁶ Entre os diferentes ramos terciários, os serviços às empresas ocupam um lugar central nomeadamente na definição de dinâmicas locais.⁹⁷

O centro empresarial Novaxis e a área da estação têm vindo a atrair um conjunto importante de hotéis de grandes cadeias internacionais.⁹⁸ Chegaram à cidade novos hotéis como o Ibis, Arcade, Novotel, Campanile e F1.⁹⁹

O Gabinete de Turismo da região valorizou, na sua comunicação, a riqueza do património arquitectónico apoiando-se na herança romana do século IV, na velha Le Mans, na Catedral de São Julião, etc.¹⁰⁰ Além disso, em 1991 abre o novo Museu do Automóvel, substituindo o anterior que datava de 1961.¹⁰¹

O Palácio de Congressos tem visto a sua actividade aumentar com a chegada da AV (70% dos congressistas deslocam-se por este modo).¹⁰² São criadas várias salas que permitem criar uma verdadeira opção para a realização de congressos devido à saturação da capital e dos preços aí praticados.¹⁰³ Em 310 dias de actividade ocorreram mais de 500 manifestações,

94 Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

95 Segovia 21 (2010)

96 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

97 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

98 Facchinetti-Mannone (2009)

99 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

100 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

101 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

102 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

103 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

isto é, uma taxa de ocupação na ordem dos 85%. Trata-se de "um efeito AV retardado" de acordo com membros da direcção, uma vez que a evolução se deu a partir de 1992 com uma progressão na ordem das 60% face ao ano precedente. No contexto muitas vezes difícil dos estabelecimentos comparáveis, o Palácio de Congresso de Le Mans tem uma situação confortável.¹⁰⁴

Figura 26 – Palácio de Congressos de Le Mans



Fonte: Palais des Congrès et de la Culture de Le Mans

O número de congressistas de passagem por Le Mans cresceu nos últimos anos de forma muito relevante. Além disso, a evolução em curso parece não se revelar unicamente no domínio quantitativo mas também ao nível qualitativo como sublinharam vários responsáveis de estabelecimentos hoteleiros.¹⁰⁵

O projecto de **Vendôme** para receber a AV passou pela criação de uma zona recreativa junto à estação com um campo de golfe de 100 hectares e com áreas para a prática de desportos náuticos, pesca e hotelaria.¹⁰⁶

Além disso, em 2002 é inaugurado o Minotaure, centro de congressos com 700 lugares, que se tem revelado um sucesso e tem reforçado a posição de Vendôme como pólo regional de desenvolvimento.¹⁰⁷

¹⁰⁴ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

¹⁰⁵ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1997)

¹⁰⁶ Cuadernos de Investigación Urbanística (2005)

¹⁰⁷ Communauté du Pays de Vendôme et de la ville de Vendôme (2006)

Figura 27 – Centro de Congressos Minotaure em Vendôme



Fonte: **Communauté** du Pays de Vendôme

Em matéria de turismo, o efeito AV foi bem visível em Reims. Esperada há 20 anos, a chegada da AV suscitou campanhas de promoção de uma amplitude inédita na região. Todos os actores locais participaram: empresas, cidades, conselhos gerais, Conselho Regional. «Pela primeira vez, atirámos ao mesmo tempo e na mesma direcção» comentou Michel Feck, presidente do Gabinete de Turismo de Reims. Na cidade o efeito promocional da AV sentiu-se mesmo antes da inauguração da linha. Nos cinco primeiros meses do ano de 2007, o número de habitantes da região de Paris que pediram informações turísticas ao gabinete de turismo de Reims aumentou 66% face ao ano precedente.¹⁰⁸

As chegadas aos hotéis de Reims aumentaram 8% em 2008 face ao ano anterior, com um pico de 15%. Isto explica-se nomeadamente pelo desenvolvimento do turismo de negócios. Também a carteira de clientes do centro de congressos aumentou 37% desde 2006. Os anos de 2008 e 2009 foram repletos de actividades no centro. Claude Fath, director de Reims Evènements, sociedade gestora do Centro de Congressos e do Parque de Exposições de Reims, felicita-se com o equipamento de Reims, mais barato que os equivalentes em Paris, a 45 minutos do coração da capital e a 30 minutos do Aeroporto de Roissy, em Paris.¹⁰⁹

108 L'Union Presse (2008)

109 L'Union Presse (2008)

Imobiliário

A relação entre os mercados imobiliários e investimentos em AV não é directa nem simples.¹¹⁰ No entanto, alguns estudos empíricos apontam para o facto de existir uma tendência de valorizações imobiliárias nas cidades com estações de AV. Os mercados imobiliários e fundiários conhecem evoluções importantes nos preços e aumenta a construção de residências nos anos que precedem e que sucedem à instauração do serviço de AV.¹¹¹

As subidas de preço verificadas (que foram na ordem dos 20% até, em alguns segmentos, dos 350%) estão igualmente acompanhadas por um aumento no número de autorizações de construção e de um aumento da construção quer de residências quer de edifícios de escritórios ou de espaços comerciais.

Em **Ciudad Real**, houve inicialmente grandes expectativas de mudança com a chegada da AV. Considerou-se que se tornaria uma cidade dormitório para uma população que, trabalhando em Madrid, iria procurar preços mais baratos de moradia a somente 50 minutos de viagem. Na verdade, houve um pequeno *boom* imobiliário até 1992, com um forte crescimento na construção e subida dos preços, embora se tenha colocado no mercado uma grande quantidade de terrenos para uso residencial, em função da linha de AV.¹¹²

Segundo os dados do início dos anos 90, produz-se uma fase de arranque antes da chegada da AV uma vez que o quociente entre residência e população em 1991 e 1992 é o mais elevado da década.¹¹³

O desenvolvimento da habitação tem sido extraordinariamente elevado em Ciudad Real, tendo sido processadas, em 2000, 1.421 autorizações para a construção de novas habitações. O sector atrai investidores profissionais e também privados. O crescimento imobiliário espectacular da capital é devido aos altos valores das rendas, tornados possíveis pelo elevado número de pessoas que residem temporariamente (trabalho temporário, viajantes semanais) e por causa da presença da Universidade (alugueres de estudantes, ou a

110 Colin Buchanan, London & Continental Railways e Volterra (2009)

111 Bazin, Beckeriche e Delaplace (2007)

112 González, Aguilera, Borderías e Santos Preciado (2005)

113 González, Aguilera, Borderías e Santos Preciado (2005)

utilização pelos filhos dos proprietários).¹¹⁴

O censo de 2001 mostra que mais de 20% das casas nas capitais de província foram construídas na década de 90. Ciudad Real é uma das cidades com maior taxa de renovação, uma vez que quase 50% dos seus edifícios são posteriores a 1980 e apenas Cáceres (28,04%) e Soria (26,82%) superam Ciudad Real (24,58%) na percentagem de residências construídas na década de 90.¹¹⁵

Em síntese, a AV fez com que Ciudad Real se tenha transformado num centro de captação de residências relativamente aos restantes núcleos urbanos da província.¹¹⁶

Em **Toledo**, embora os dados confirmem que, em alguns bairros os preços triplicaram nos quatro anos prévios à chegada da AV, um ano antes da chegada do comboio de AV a Toledo, a subida de preços só ocorreu em áreas mais próximas da estação. Este é o caso do bairro de Santa Bárbara, onde está situada a nova estação de AV. Em apenas três anos, o m² nessa área passou de 660 € para 2.100 €. ¹¹⁷

No centro histórico da cidade, proliferaram pequenas promoções residenciais de luxo que seguiram a tendência dos preços, como em outras áreas, como o bairro do Polígono, zona com maior actividade urbanística. Em Buenavista e noutros bairros na parte norte de Toledo os preços seguem a mesma tendência de subida.

Em **Le Mans**, os preços sofreram um aumento de perto de 20% antes da chegada da AV em 1989, com um retorno progressivo a uma situação em linha com as características do mercado da cidade prévio à AV.¹¹⁸ Também o número médio anual de permissões de construção passou de 90, entre 1983 e 1988, a 177, entre 1989 a 1993, correspondendo a um aumento de 97%.¹¹⁹

De 1987 a 1989, a produção anual de residências não parou de aumentar atingindo as 1100 residências colectivas privadas e 210 residências individuais em 1989.¹²⁰

114 Ureña, Menendez, Guirao, Escobedo, Rodríguez, Coronado, Ribalaygua, Rivas e Martínez (2005)

115 Serrano de la Fuente (2006)

116 Menéndez, Coronado e Rivas (2002)

117 Tejada Muntaner (2009)

118 Bazin, Beckeriche e Delaplace (2007)

119 Bazin, Beckeriche e Delaplace (2007)

120 Bazin, Beckeriche e Delaplace (2007)

Em **Vendôme** os preços aumentaram entre 30 a 40 % e este aumento atingiu mesmo os 358 % no mercado das vivendas citadinas com jardim, procuradas sobretudo por famílias de classe média alta. No que diz respeito às habitações colectivas, o aumento do preço por m² chegou a atingir os 105%.

O número de residências colectivas em construção cresceu fortemente, passando de 26 em 1988 para mais de 150 em 1991.¹²¹

Adicionalmente também o número de mudanças de residência cresceu fortemente.¹²²

Em **Reims**, depois de um período de fraco dinamismo, o sector imobiliário entra numa fase de crescimento a partir de 2005, na perspectiva da chegada da AV.¹²³

O desenvolvimento da oferta imobiliária faz-se acompanhar da chegada de novos promotores. A partir de 2005, dois anos antes da chegada da AV, os promotores privados locais dedicados a pequenas operações vêm surgir em Reims promotores de ordem regional e nacional como Bouygues Immobilier, o grupo Vinci ou o promotor de Lille PALM que adquirem locais prestigiados e dedicam-se à realização de operações de alta qualidade. Além disso, os actores locais agrupam-se para dinamizar, a curto prazo, projectos que estavam estagnados.¹²⁴

Os preços dos apartamentos antigos de Reims progrediram em média 71 % de 1999 à 2005, anos precedentes à chegada da AV. Não obstante, a progressão varia de 54,7 % a 89,9 % segundo a zona da cidade. Os bairros próximos da estação conhecem uma progressão superior à média como Clairmarais (+81,5 %) e Faubourg de Laon (+78,8 %). Nestes dois quarteirões a taxa de rotação de certos bens imobiliários também aumentou rapidamente, mais do que noutros pontos da cidade. Esta constatação pode ser sinal de um certo interesse nomeadamente pelo bairro de Clairmarais, que acolhe a estação de AV assegurando ligação directa e rápida com Paris.¹²⁵

Em Reims, AV não rima forçosamente com efervescência do sector imobiliário, como explicou Sylvain Sarcelet, responsável do observatório do mercado imobiliário dos notários

121 Bazin, Beckeriche e Delaplace (2007)

122 Bazin, Beckeriche e Delaplace (2007)

123 Bazin, Beckeriche e Delaplace (2007)

124 Bazin, Beckeriche e Delaplace (2007)

125 Bazin, Beckeriche e Delaplace (2007)

do Marne. «O impacto da AV deve ser relativizado. Em 1997, Reims era a 4ª cidade mais cara de França e passou para a 15ª em 2007. Não houve uma grande incidência sobre os preços, mas sobre a oferta e a procura na cidade. Por exemplo, Clairmarais foi de vento em popa quando antes estava ao abandono».¹²⁶ Os compradores parisienses representaram 5% das transacções em 2007, contra 3,5% dois anos antes.¹²⁷

Os preços menos elevados praticados na área urbana de Reims em relação a Paris e a outras cidades da região de Ile-de-France explicam a escolha pela área urbana de Reims.

Também em **Tours**, onde o serviço de AV foi inaugurado em 1990, os preços aumentaram cerca de 100%.

Este crescimento dos preços no mercado imobiliário e fundiário é geralmente bem significativo nos dois anos imediatamente anteriores e posteriores a inauguração da linha. Contudo, não é possível estabelecer-se uma relação directa de causa - efeito entre a AV e a valorização imobiliária.¹²⁸

Ensino Superior

A AV teve influência também a nível do ensino, sobretudo de nível superior, uma vez que aumentou a mobilidade dos alunos e professores.

Ciudad Real iniciou em 1985 o desenvolvimento do seu campus universitário, a sede da Reitoria da Universidade de Castilla-La Mancha (UCLM). O campus transformou-se rapidamente no motor de desenvolvimento e a AV num grande agente de mobilidade de população e de investimento.¹²⁹

Na verdade, desde que foi lançada a AV, duplicaram os cursos leccionados e o número de estudantes, nomeadamente provenientes de Puertollano, que utilizam a AV como transporte urbano, não sendo forçados a deixar a sua cidade natal para ir estudar.¹³⁰ Além disso, a AV possibilitou aos professores de Madrid virem exercer docência em Ciudad Real

126 L'Union Presse (2008)

127 L'Union Presse (2008)

128 Bazin, Beckeriche e Delaplace (2007)

129 Serrano de la Fuente (2006)

130 Martí-Henneberg (2000)

uma vez que a rapidez de transporte tornou as duas actividades compatíveis. A AV permitiu, então, o fortalecimento do papel de Ciudad Real enquanto Universidade Regional e promovendo também o seu papel enquanto Centro de Negócios alavancando os quadros saídos da sua Universidade.¹³¹

Também em **Le Mans**, a Universidade do Maine conheceu uma ampla evolução uma vez que foi inserida na perspectiva tecnopolista definida para a cidade aquando da inauguração da AV. Foi, então, desenvolvido um pólo tecnológico no campus direccionado para a investigação nomeadamente na área farmacêutica, formação através da Escola Nacional de Engenheiros de Le Mans mas também para os serviços com gabinetes de arquitectura, informática e engenharia.¹³²

O tecnopólo da Universidade permitiu aumentar o seu reconhecimento, integrando a formação superior numa perspectiva de mercado de trabalho.¹³³

No entanto, a chegada da AV a **Toledo** não se reflectiu num maior número de vagas na UCML, dispondo de um número menor face a Albacete e Ciudad Real. Esta situação parece não se alterar, uma vez que os 10 novos cursos a iniciar na região serão distribuídos pelas províncias e em Toledo estão previstos apenas 3 cursos: Arquitectura e Tradução e Interpretação.

A decisão de não aumentar ainda mais os cursos universitários em Toledo é, em grande parte, devida à fraca infra-estrutura do campus em termos da sua ligação com o resto da cidade. O campus da Fábrica de Armas é afastado do resto da cidade, longe da estação de AV, do centro da cidade, das residências universitárias, das instalações para conferências e de outros serviços que poderiam melhorar o seu funcionamento.

Saúde

Também na área da saúde, a influência da AV é positiva, uma vez que o aumento da mobilidade introduzida por este novo modo de transporte, bem como a redução significativa dos tempos de viagem permitem que a região tenha acesso a um mercado mais alargado de

131 González, Aguilera, Borderías e Santos Preciado (2005)

132 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

133 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

mão-de-obra qualificada e neste sentido consiga melhorar a sua oferta de saúde e os habitantes da região podem procurar especialistas noutras regiões servidas pela AV.¹³⁴

Em **Ciudad Real**, com a chegada da AV o sector da saúde experienciou um período de franca expansão com a construção de um grande hospital, onde trabalham profissionais que vêm sobretudo de Madrid, isto é, permitiu um maior acesso a um sector de mão-de-obra altamente qualificada.¹³⁵

Figura 28 – Hospital Geral de Ciudad Real



Fonte: Hospital General de Ciudad Real

O novo hospital é maior do que os dois já existentes e serve tanto as populações de Ciudad Real como de Puertollano.

Clusters de Competências

Como já foi referido anteriormente, as características da mobilidade e tipologia de utilizadores de AV influenciam a dinâmica sectorial com predominância pela valorização do sector terciário e com efeitos também observáveis no sector secundário especializado.

Por estas razões, a AV tem também uma influência positiva ao nível da criação ou consolidação de *clusters* de competências específicas, quer sejam no sector terciário quer secundário.

No que diz respeito ao sector terciário, **Ciudad Real** é palco de novas actividades relacionadas com novas tecnologias albergando empresas de base científica e tecnológica.¹³⁶

Relativamente ao sector secundário, verifica-se alguma dinamização em indústrias já com

134 González, Aguilera, Borderías e Santos Preciado (2005)

135 González, Aguilera, Borderías e Santos Preciado (2005)

136 González, Aguilera, Borderías e Santos Preciado (2005)

uma forte instalação nas regiões servidas pela nova infra-estrutura.

Em **Vendôme** foi desenvolvido um parque tecnológico junto à estação muito ligado à indústria gráfica e imprensa. Na verdade, trata-se de uma tradição com forte consolidação na cidade, comprovada pela presença de uma das mais importantes editoras francesas, a Presses Universitaires de France (P.U.F.).¹³⁷

Por sua vez, **Le Mans**, com uma forte ligação ao sector automóvel, favoreceu o desenvolvimento do Tecnoparque do Circuito, situado junto ao Circuito Automóvel do Sarthe. Este pólo está vocacionado para a área tecnológica ligado ao sector automóvel.¹³⁸

Adicionalmente, nascem ainda dois outros importantes pólos tecnológicos, associados à chegada da AV: o Centro de Negócios Novaxis, dirigido ao sector dos serviços, e o Tecnopólo na Universidade que se dedica principalmente à investigação e formação, sendo também sede de empresas de serviços.¹³⁹

Em síntese, o transporte ferroviário de AV modifica substancialmente as condições de acessibilidade dos núcleos e territórios abrangidos pelo serviço AV, o que implica possíveis mudanças nas dinâmicas socioeconómicas.

A introdução de uma maior acessibilidade pode certamente criar oportunidades para tornar um ambiente mais competitivo. No entanto, isto só é possível se forem desenvolvidas acções e estratégias que tirem partido desta nova acessibilidade que devem ser coerentes com o projecto urbano.

A chegada da AV nos casos analisados permitiu às cidades reforçar o seu papel como capital regional e como capital cultural e de serviços num ambiente de qualidade e mais acessível. Além disso permitiu às regiões receptoras direccionarem os seus recursos e especializarem-se em novas áreas com maior conteúdo tecnológico, como seja na área dos transportes e logística, energias renováveis e ambiente, turismo, telecomunicações, tecnologias de informação, entre outras.

Quando se fala de influências económicas da AV é preciso estar consciente que dificilmente

137 Cuadernos de Investigación Urbanística (2005)

138 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

139 Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

se pode atribuir exclusivamente à sua presença determinadas transformações económicas que tenham sofrido as regiões. A AV implica um desafio para os agentes socioeconómicos do território e para os directores das empresas porque o elemento pode existir mas se não for potenciado de nada serve.

Influência na atractividade da região

Os novos padrões de mobilidade, sobretudo os associados à proximidade com a capital, juntamente com a dinâmica económica, influenciaram a atractividade das cidades e regiões servidas pela AV.

Figura 29 – Influência na atractividade da região



Fonte: Deloitte

Estes aspectos, associados ao aproveitamento das oportunidades de regeneração urbanística e à existência de dinâmicas locais de desenvolvimento contribuíram para atrair investimento e população para as regiões servidas.

Regeneração e reorganização urbanística e das acessibilidades

Os vários estudos empíricos analisados apontam para o facto de que a acessibilidade proporcionada pelas infra-estruturas de transporte é uma condição necessária para a indução de crescimento urbano ou revitalização de áreas urbanas deprimidas, mas não é suficiente, dependendo de um conjunto mais alargado de medidas de política urbana ou regional que podem potenciar ou anular os seus efeitos. Aliás, e considerando os efeitos potencialmente provocados pela AV ferroviária, estes são muitas vezes assimétricos, aumentando fortemente a acessibilidade entre cidades importantes localizadas em diferentes regiões mas aumentando as desigualdades dentro das várias regiões, entre a cidade receptora de estação e as cidades de menor dimensão, excêntricas aos principais corredores da AV.¹⁴⁰

140 Gutierrez (2001)

Em todos os casos analisados, observa-se uma relação clara entre os investimentos associados à AV e investimentos nas áreas envolventes da estação. Muitas vezes, estes investimentos são incorporados em estratégias mais amplas de desenvolvimento urbano, estando predominantemente focados nas áreas envolventes à estação.

Os investimentos nas imediações das estações AV têm como objectivo o desenvolvimento de um ambiente atractivo para criação de emprego, habitação, comércio e lazer. Muitos dos projectos de investimento nas áreas adjacentes à estação destinam-se, assim, ao desenvolvimento imobiliário, tanto a nível comercial (retalho /lazer e espaços de escritório) como a nível residencial (casas e apartamentos).

Em **Ciudad Real** foi construída uma nova estação de AV que foi inaugurada em 1992, para dar apoio à linha de AV Madrid - Sevilha e à rede ferroviária convencional. A estação tem traços vanguardistas, formando um complexo elegante e moderno na periferia da cidade. A sua grande característica é a cobertura metálica, apoiada em duas colunas, que cobre a entrada e o seu grande salão, coberto por uma clarabóia em forma de piramidal. É um dos centros de comunicação mais importantes na área graças à AV, que aproximou a cidade da capital de Espanha colocando-as a apenas cerca de 50 minutos de distância.

Figura 30 – Estação de Ciudad Real



Fonte: ADIF

À escala local, a implementação do projecto de AV transformou-se num projecto de reabilitação urbana, capaz de influenciar a estrutura física e funcional do território. A reabilitação do sistema ferroviário introduziu a possibilidade de melhorar a integração do espaço ferroviário no núcleo urbano, reduzindo o papel de barreira tradicional das instalações ferroviárias, consequência de terem sido absorvidas pelo crescimento urbano.

No caso de Ciudad Real, a localização da nova infra-estrutura ferroviária, que inclui os serviços clássicos e de AV, permitiu libertar os terrenos da antiga estação ferroviária, eliminando uma barreira histórica no centro da cidade.¹⁴¹

As autoridades locais puderam, assim, eliminar a barreira ferroviária e melhorar o enquadramento dos bairros na zona da antiga estação com a cidade. Os antigos terrenos ferroviários foram requalificados para uso residencial, tendo fomentado uma das maiores transformações urbanísticas na cidade e coexistindo com a sobrevivência de uma antiga zona industrial, constituída junto à antiga via-férrea.

O novo design urbanístico libertou, então, 17,5 hectares de terreno ocupado pelos antigos terrenos ferroviários, elaborando-se um plano especial de reordenação da zona, que deu lugar às seguintes actuações:

- Ampliação do Parque de Gasset, a mais emblemática zona verde da cidade, que data de princípios do século XX;
- Criação de uma grande ligação rodoviária este-oeste;
- Desenvolvimento de uma zona residencial revalorizada, na qual se foram construídas 1.000 moradias;
- Ligação directa do sul da cidade com a zona central.

Foi também modificado o planeamento urbano, sobretudo no que diz respeito à localização e características das actividades económicas, trazendo-se para junto da estação uma nova área industrial.¹⁴² A Universidade, inicialmente prevista noutra localização, foi construída junto da via de AV, perto da nova estação, com o propósito de que ambos os elementos fossem factores dinamizadores do desenvolvimento da região.

¹⁴¹ Bellet (2000) citado em Alonso e Bellet (2008)

¹⁴² Ureña, Menendez, Guirao, Escobedo, Rodrigues, Coronado, Ribalaygua, Rivas e Martínez (2005)

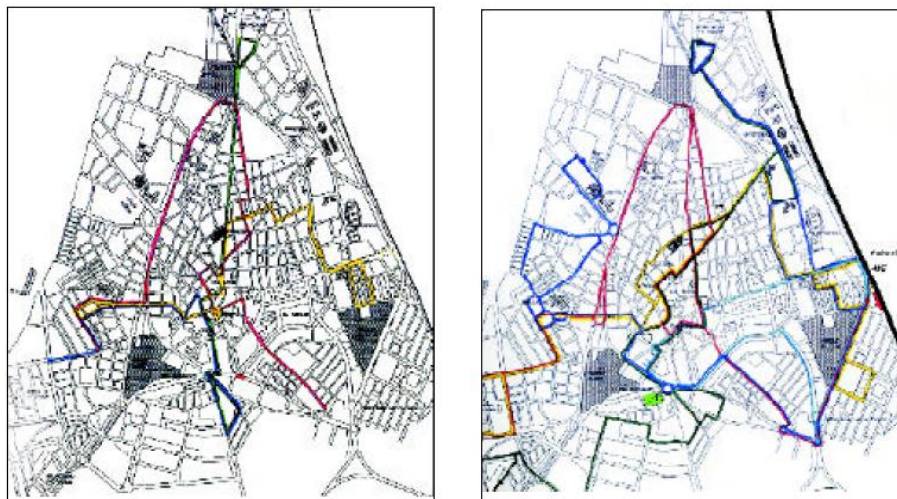
Figura 31 – Vista aérea da Estação de AV da Ciudad Real



Fonte: Google Earth

Com a chegada da AV a Ciudad Real, a entidade gestora dos autocarros urbanos da cidade pretendeu rever a oferta existente no sentido de reforçar a intermodalidade urbana. Neste sentido, foi criada uma nova ligação entre o centro da cidade, complementando os quatro circuitos existentes, e a estação na periferia, com horários coordenados com as partidas e chegadas dos comboios.¹⁴³

Figura 32 – Evolução da rede de autocarros em Ciudad Real (1987-2000)



1. Linhas de autocarros em 1987

2. Linhas de autocarros em 2000

Fonte: Menéndez, Coronado e Rivas (2002)

A comparação entre as linhas de autocarro que prestavam serviços em 1987 face a 2000 permite compreender os ajustamentos levados a cabo pela cidade para a garantir a sua

¹⁴³ Menéndez, Coronado e Rivas (2002)

ligação à nova estação.

De acordo com diferentes estudos analisados, importa salientar que os efeitos positivos da mobilidade introduzida pela AV alargar-se-ão à região mediante a correcta adequação da rede de transportes públicos aos horários dos comboios de AV de modo a permitir a chegada à estação prévia à partida do comboio e a partida da estação rumo a casa, logo após a chegada do comboio à estação.

Na província de **Guadalajara** foi construída uma nova estação para acolher a AV, entre as cidades de Guadalajara e Yebes. A estação serve apenas a AV e o número de comboios que passam pela estação sem parar é muito maior do que os que aí param.¹⁴⁴

A área onde se localiza a estação abrange uma superfície de cerca de 460 hectares, dos quais 340 estão incluídos no município de Yebes, localizado a 7 quilómetros de Guadalajara, e 117 no município de Guadalajara.

A oportunidade da estação de comboio AV de Guadalajara traduziu-se na conversão de Valdeluz numa área de serviços em torno da estação para servir o corredor Madrid - Guadalajara.¹⁴⁵

A localização de uma área urbanizável em torno da nova estação de AV foi estabelecida como uma das maiores apostas para o desenvolvimento do Corredor de *Henares* e especialmente de Guadalajara. A estação de AV de Guadalajara - Yebes foi considerada essencial para incentivar e permitir o desenvolvimento regional toda a Comunidade Autónoma de Castilla-La Mancha.

Assim, a localização da estação permitiu articular um conjunto de serviços urbanos e regionais à sua volta, desde uma organização urbanística adequada, impulsionada pelo aumento das residências, aproveitando a proximidade a grandes centros urbanos mas mantendo-se as vantagens da qualidade de vida de uma cidade pequena.¹⁴⁶

A proximidade aos grandes centros de decisão económica e a vantagem da tranquilidade de pequenas povoações foram a base do programa de desenvolvimento urbano do Plano da

¹⁴⁴ Tejada Muntaner (2009)

¹⁴⁵ Tejada Muntaner (2009)

¹⁴⁶ Tejada Muntaner (2009)

estação da AV em Guadalajara.¹⁴⁷

Figura 33 – Localização de Yebes em relação a Guadalajara



Fonte: Google Earth

As propostas para o local foram, então, a criação de uma zona de prestação de serviços às indústrias do Corredor Madrid – Guadalajara com hotéis, restaurantes, recinto para feiras, auditório e Centro Cultural, pequenos serviços como bancos, informática, entretenimento, e um aeroporto.

Além destes, estão previstos terrenos de utilização colectiva da Comunidade Autónoma de Castilla-La Mancha para um Centro de Investigação Universitária em tecnologias de organização industrial. Existem igualmente terrenos reservados para uso industrial de baixo impacto ambiental e de alta tecnologia, para parques temáticos e parques comerciais. Por fim, foram previstos terrenos de utilização residencial ligados quer à estação quer à natureza envolvente.¹⁴⁸

A Ciudad Valdeluz é vista, então, como uma actuação complementar relacionada com a chegada da AV à província de Guadalajara. A ideia de construir uma cidade implicou um compromisso por parte de todos os envolvidos no processo: agentes de urbanismo, promotores, administração pública, entre outros.

A superfície de Valdeluz compõe-se por 115 hectares de terrenos edificáveis, o correspondente a cerca de 9.500 residências. Foram previstas áreas destinadas a equipamentos sociais, desportivos, religiosos, administrativos, educacionais e culturais,

147 Tejada Muntaner (2009)

148 Tejada Muntaner (2009)

atingindo 220.000 m² da área potencialmente edificável. No que diz respeito às infra-estruturas, foi realizado um esforço grande, dotando Yeves de uma estação de tratamento de água que vai servir, além de Valdeluz, outras áreas residenciais que rodeiam a estação. Adicionalmente, foi construída uma estrada que liga a nova cidade com Yeves.

Figura 34 – Vista aérea da Ciudad Valdeluz



Fonte: Ciudad Valdeluz

Valdeluz foi planeada com preocupações ambientais, contemplando não só vastas áreas de parques e jardins, mas também a garantia de existência de terrenos públicos para proteger os carvalhos centenários da região.

Na zona da estação foi construído um campo de golfe e 62.000 m² de terreno foram destinados para a criação de uma zona desportiva. O projecto do campo de golfe prevê a utilização de águas residuais tratadas para a sua rega, o que demonstra as preocupações ambientais dos responsáveis pelo projecto.¹⁴⁹

Valdeluz é um exemplo de como a AV pode representar como oportunidade de crescimento e desenvolvimento, não apenas para a cidade em si, mas para toda a região de Castilla-La Mancha.

No entanto, o acesso à estação de AV é feito maioritariamente através de viatura particular. Na verdade, esta estação apenas é servida por comboios de AV, não assegurando a ligação com a ferrovia convencional. Além disso, não existe ligação à rede de metropolitano e mesmo o acesso em autocarro é residual já que se trata de um circuito pendular que liga a

¹⁴⁹ Tejada Muntaner (2009)

estação apenas ao centro da cidade.¹⁵⁰

Figura 35 – Vista da Estação AV de Yebes junto ao campo de golfe e a Ciudad Valdeluz ao fundo



Fonte: Ciudad Valdeluz

Também na cidade de Guadalajara foram realizados trabalhos no mesmo sentido de haver um aumento da área disponível para construção de habitações (100.000 m²), estando 68.000 m² reservados para construção um parque temático, hotéis e residências para idosos.

A 15 de Novembro de 2005 foi inaugurada a linha de AV entre Madrid e **Toledo**, tendo representado uma importante revolução nas acessibilidades da cidade assim como a regeneração do bairro da estação, Santa Barbara, renovando completamente, entre outros, a rua de la Rosa e a ponte Azarquiel.

O Plano de Ordenamento Municipal (POM) de Toledo em funcionamento aquando da decisão da construção da linha de AV Madrid - Toledo foi aprovado em Novembro de 1986. Com a decisão de construção da linha de AV, 19 anos depois, as disposições desse Plano estavam ultrapassadas e o modelo proposto estava esgotado nomeadamente quanto à disponibilidade de solos residenciais.¹⁵¹

Assim, foi desenvolvido o novo POM, que data de 2002. Este define os objectivos de integração das diversas áreas da cidade de forma sustentável, criando uma oferta de solo adequada, melhorando a qualidade de vida e compatibilizando a história da cidade com a modernidade desejada.¹⁵²

¹⁵⁰ Tapiador, Burckhart e Martí-Henneberg (2008)

¹⁵¹ Tejada Muntaner (2009)

¹⁵² Ayuntamiento de Toledo (2002)

O novo plano parcial de pormenor PP-5 concretiza o POM e pretende promover a criação de um novo tecido urbano junto à estação de AV.

Os objectivos e actuações mais destacadas do PP-5 são:

- Definição das ligações rodoviárias entre a estação de AV, o centro de Toledo e as áreas envolventes;
- Criação de um novo pólo de acesso e de intercâmbio modal (comboio, autocarros e eléctrico);
- Desenvolvimento de projectos residenciais (criação de 58.000 unidades habitacionais), terciários, hoteleiros e industriais (600 hectares de área industrial vão reforçar o polígono industrial);
- Construção de estacionamentos para os utilizadores dos transportes públicos.

A nova linha de eléctrico é uma proposta que promove o transporte público como um meio de alta capacidade e de fácil acesso que pode melhorar problemas de trânsito no centro da cidade. As suas desvantagens são o alto custo e a interacção com outros modos de transporte. Poder-se-ia ter considerado outras opções de transporte público como a melhoria do serviço dos autocarros.¹⁵³

Figura 36 – Fachada da Estação de Alta Velocidade de Toledo



Fonte: Wikipedia

153 Tejada Muntaner (2009)

Figura 37 – A Estação de Alta Velocidade no bairro de Santa Bárbara



Fonte: Google Earth

Além da renovação da zona da estação, foi lançado um Concurso Internacional de Ideias e Projectos para a Integração do rio Tejo, em Toledo, organizado pela Confederação Hidrográfica do Tejo (CHT). O objectivo do concurso é a integração do rio Tejo no ambiente urbano de Toledo, indo igualmente afectar o ambiente da estação podendo melhorar um pouco a integração da mesma e do resto do traçado da AV nas imediações de Toledo.¹⁵⁴

Figura 38 – Esquema da zona da estação em Toledo



Fonte: Tejada de Muntaner (2009)

Foi criado o novo palácio de congressos, El Miradero, localizado na zona de Safont. O interior do complexo é constituído por cinco pisos de estacionamento para 600 veículos, dois andares para serviços com um auditório com capacidade para 1.225 pessoas, uma sala

154 Tejada Muntaner (2009)

multiusos com capacidade para 6.360 pessoas (que pode ser dividida em três salas mais pequenas), seis salas com capacidade para 600 pessoas e um salão de banquetes para 1.000 pessoas.

Figura 39 – Palácio de Congressos de Toledo



Fonte: Turismo de Toledo

Fora do complexo, junto ao rio, haverá um outro grande estacionamento e um centro de exposições que será ligado à estação de AV através de uma linha de eléctrico.

Segovia-Guomar é a estação que serve a linha AV Madrid - Valladolid, na cidade de **Segovia**. Foi construída de raiz e está localizada a cerca de 6 quilómetros do centro da cidade, nas proximidades da área industrial de Segovia – Hontoria.

A estação de AV de Segovia é do tipo semi-o pelo que as vias estão num nível inferior ao da entrada principal e da recepção da estação. É um caso semelhante ao da estação de Chamartin ou de Atocha, em Madrid.

Figura 40 – Desenho da Estação de Segovia – Guomar



Fonte: Skyscrapercity

A dúvida que surgiu sobre a decisão da localização da estação AV na cidade de Segovia, estava relacionada com a capacidade da cidade para manter dois centros urbanos, um histórico e outro em torno da estação AV, e se não teria sido mais lógico localizar a estação de AV mais próxima do centro histórico. Existem estudos que referem que a AV será um contributo importante para Segovia pela redução significativa de tempo no corredor Madrid - Valladolid, contudo questionam se não teria sido preferível aproximar mais a estação ao centro histórico.¹⁵⁵ No entanto, de todas as localizações analisadas, a localização que se optou (ver figura abaixo) era a que reunia as melhores opções.

O Plano Geral de Ordenamento Urbano (PGOU) de Segovia perspectivou um forte crescimento residencial e industrial a sul da cidade, perto da estação AV. No entanto, a história da AV na cidade é recente o que não permite que já se observem grandes efeitos territoriais. Contudo, algumas mudanças já se verificam. Por um lado, as modificações na previsão de solo dos planeamentos locais definidos no PGOU e, por outro, o aparecimento de novos projectos territoriais e de infra-estruturas que modificaram de forma notável a estrutura das infra-estruturas e territórios actuais.¹⁵⁶

Figura 41 – Vista do centro histórico de Segovia e localização da estação de AV



Fonte: Tejada de Muntader (2009)

Com efeito, o novo PGOU cria um novo núcleo urbano em redor da estação, deixando-o isolado dos outros núcleos, formando uma ilha no ambiente rural ao seu redor. Este

155 Domingo (2006)

156 Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

isolamento da estação face à cidade pode ser, no futuro, um problema difícil de superar.¹⁵⁷

Na envolvente da estação foi, então, construído um edifício de escritórios, um hotel, um parque de estacionamento para automóveis com mais de 200 lugares, uma zona de jardim e está ainda uma parcela de terreno em aberto onde se poderá vir a localizar um terminal de autocarros e praça de táxis.¹⁵⁸

Inicialmente, o acesso à estação era um pouco precário. Hoje já dispõe de um melhor acesso através da AP-61 (Segovia - San Rafael). No entanto, para que a comunicação entre Segovia e outras cidades seja realmente melhorada, a estação de AV deve ter serviços importantes, ligando a AV a outras redes de comunicação terrestre na região metropolitana. Espera-se que uma percentagem importante das viagens e passeios curtos, como Madrid - Segovia e Valladolid - Segovia, sejam feitos através de AV. É, então, necessário converter a estação de AV de Segovia numa plataforma de intercâmbio de transportes públicos com capacidade para ligar os vários transportes terrestres da cidade e da província.¹⁵⁹

Figura 42 – Urbanização em torno da Estação de Segovia – Guiomar



Fonte: Tejada de Muntader (2009)

Para realizar a revitalização e promoção de Segovia destacam-se dois projectos, ambos localizados nas proximidades da nova estação: o Círculo de Arte e Tecnologia (CAT) e o novo complexo Segovia 21.

O CAT nasceu da iniciativa do município de Segovia para atender ao pedido dos cidadãos e configurar o projecto Segovia do século XXI. Foi um projecto promovido pelo Ministério da

157 Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

158 Tejada Muntaner (2009)

159 Tejada Muntaner (2009)

Indústria, Turismo e Comércio e concebe-se como um local de encontro e comunicação da arte, cultura, investigação e da tecnologia. É um espaço de impulsão do crescimento e desenvolvimento das indústrias emergentes, formação e investigação em novas tecnologias, mantendo as pessoas como o principal foco de atenção de cada uma das actividades, num quadro de sustentabilidade. O CAT funciona também como plataforma para a promoção da Sociedade do Conhecimento, através do desenvolvimento de programas e projectos relacionados com o uso das tecnologias de informação e comunicação.

A sua missão é investigar e divulgar tendências em diversas áreas dos conteúdos digitais, promovendo novas áreas de negócio que favoreçam a criação e o desenvolvimento de actividades empresariais. O CAT procura a cooperação entre empresas, administração e cidadãos em linha com o novo Sistema Europeu de Inovação que tem vindo a ser criado nos últimos anos.

Figura 43 – Áreas de actuação do CAT



Fonte: Círculo de Arte e Tecnología de Segovia

Com base em estudos de desenvolvimento social, cultural, educacional e económico de Segovia, o CAT é apresentado como o modelo ideal de design e conteúdos que posiciona Segovia como um pólo de crescimento e de referência nacional e internacional.

Em 2001/ 2002, por iniciativa do Conselho Provincial, da Câmara de Comércio e Indústria e da Caja Segovia, iniciou-se o projecto do complexo empresarial, tecnológico, residencial e de lazer Segovia 21.

Os principais objectivos deste novo complexo são a criação um pólo de formação de emprego qualificado, fomentando a fixação da população jovem na cidade e na província, a definição de um projecto de grande sinergia territorial e institucional com impacto positivo na sua envolvente, e a apresentação de uma alternativa de excelência para a instalação de empresas, mantendo-se a qualidade paisagística.

As principais realizações deste complexo são a construção de um parque de negócios de 164 000 m² de área útil com escritórios direccionados para empresas de alta tecnologia e de investigação e espaços para formação de novos negócios, lazer, restauração e comércio.

O complexo possui igualmente um campo de golfe de 18 buracos com 6 315 m de comprimento, ocupando uma área de 600 000 m². Foi projectado pelo jogador profissional, Jose Maria Olazabal e pelo arquitecto JL Bastarache e inclui também o Club House Golf Course, que ocupa uma área de 3 000 m², composto por restaurantes, cafés, salões, ginásio, etc.

Será construído um hotel de 150 quartos com várias salas de reuniões e seminários que estará ligado principalmente à prática empresarial, ao golfe e ao turismo de qualidade.¹⁶⁰

O complexo inclui igualmente residências em lotes individuais de elevada qualidade envolvidas em 75 000 m² de espaços verdes.

Próximo do complexo está localizado ainda um Centro de Congressos e Negócios num terreno de 11 700 m² destinado à comunidade empresarial, educacional, social e ao turismo de congressos.

De forma a preparar a chegada da AV a **Valladolid**, foi lançado, em 2005, um concurso para a concepção do novo centro de Valladolid que surge com o soterramento das linhas férreas existentes, decorrente da construção das novas linhas de AV. A *Sociedad Valladolid Alta Velocidad* foi a responsável pela recepção e selecção das propostas de vários arquitectos e engenheiros.

"Um dos aspectos mais importantes será a criação de áreas de actividade para empresas de serviços e de investigação. Tem-se de aproveitar que existem algumas localizações que estão a uma hora do Paseo de la Castellana, em Madrid" frisou Ignacio Marinas, ex-director da

¹⁶⁰ Segovia 21 (2010)

Sociedad.¹⁶¹

Richard Rogers foi o arquitecto responsável pela renovação urbanística do centro e este da cidade. O seu grande objectivo foi o de criar espaços para a população. Assim, as linhas férreas foram substituídas por uma avenida verde. O projecto prevê quatro vias de tráfego em cada sentido, com uma grande área verde para caminhadas similar a Las Ramblas, em Barcelona. Cada estrada terá duas vias para veículos particulares, uma para transportes públicos e uma para bicicletas.

A mobilidade a partir deste novo centro será fundamental. Planearam-se seis ligações autocarro - comboio que levarão os viajantes para várias áreas da cidade, nomeadamente para o centro histórico. A comunicação com o aeroporto será realizada através da construção de um novo túnel.

Figura 44 – Terrenos libertos pelo soterramento das vias-férreas



Fonte: Skyscrapercity

Os trabalhos serão realizados em 98 hectares, dos quais 422 000 m² serão para habitação livre, 178 000 m² para solos protegidos e 139 000 m² para escritórios e hotéis. A venda dos terrenos para habitações e centros de negócios e comércio servirá para financiar a operação de soterramento das vias.

¹⁶¹ Tejada Muntaner (2009)

De facto, uma das grandes novidades do projecto de renovação urbana proposto pelo arquitecto britânico Richard Rogers é o novo bairro nos terrenos que ficarão livres na zona do polígono de Argales. Os planos para esta área passam pela construção de uma dúzia de torres de habitação, a maior com 18 andares.¹⁶²

A preservação do meio ambiente do novo bairro de união entre o sul e este da cidade com 98 hectares e 5 900 residências e outros edifícios, será assegurada, através da existência de um sistema colectivo de aquecimento e refrigeração para economizar energia. Além disso, nos novos bairros incorporar-se-á um processo de recolha pneumática de lixo através do subsolo.

Richard Rogers planeou, também, a construção de duas torres que serão um edifício de escritórios e um hotel, localizado na avenida decorrente do soterramento das linhas. Outro edifício, desta vez residencial, atingirá 30 andares junto ao viaduto do Arco de Ladrillo, edificação emblemática da cidade, que será substituído por uma passagem subterrânea.

A chegada do comboio de AV em Valladolid mudou completamente a estrutura do caminho-de-ferro da cidade devido à variante este de mercadorias, à transferência dos centros de manutenção da RENFE para Páramo de San Isidro, à construção dos túneis del Pinar e de San Cristobal e, sobretudo, ao soterramento das linhas férreas.

Na estação de Campo Grande, a estação AV de Valladolid, foram criados dois pisos de estacionamento subterrâneo com capacidade para 500 veículos. Também no bairro de Delicias será criado outro espaço de estacionamento com número idêntico de lugares. No total, estão previstos 14 parques de estacionamento na cidade que serão fundamentais para os utilizadores das estações, que terão prioridade no seu uso mediante reserva e também para os visitantes do futuro centro comercial de Vialia e da praça dos Lucernarios onde se concentrará o pequeno e médio comércio.¹⁶³

¹⁶² Tejada Muntaner (2009)

¹⁶³ Tejada Muntaner (2009)

Figura 45 – Fachada da Estação de Campo Grande, Valladolid



Fonte: Wikipedia

A praça dos Lucernarios, com cerca de 2 hectares, será um grande espaço de encontro da cidade. Será composta por clarabóias, bancos, jardins e iluminação pública.

Em Agosto de 2007, o Conselho de Ministros autorizou a licitação do conhecido "*by-pass*", uma artéria de transporte reservada para os comboios de mercadorias, mas que também pode ser utilizada pelos comboios rápidos para manutenção nos futuros centros da RENFE. A linha vai ser desviada para não passar no núcleo urbano.

Figura 46 – *By-pass* ferroviário em Valladolid



Fonte: Skycrapercity

O local escolhido para construir o novo complexo de manutenção foi Páramo de San Isidro, uma área de 70 hectares. As obras permitirão que receba composições convencionais e de AV.

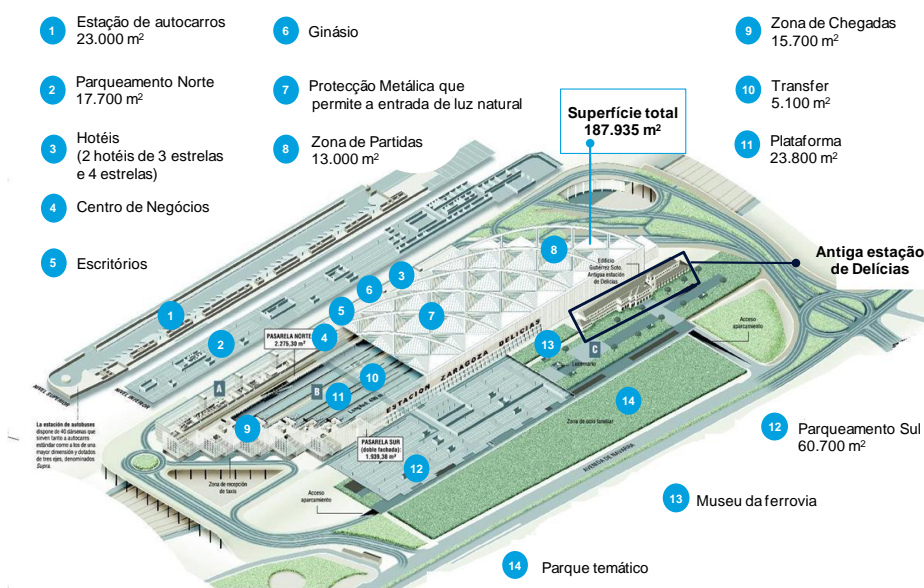
As autoridades, parceiros sociais e cidadãos comuns vêem a chegada da AV e a libertação do solo com o desaparecimento das vias como uma oportunidade histórica em Valladolid,

pronta a atrair novos investimentos e mais visitantes, reforçando o conceito de cidade-jardim.¹⁶⁴

A transformação urbana e ferroviária trazida pela AV mudará por completo a imagem da cidade nos próximos anos, ficando concluída em 2013.

Em **Zaragoza**, a chegada do comboio de AV deve ler-se como um instrumento importante, mas não suficiente, para alcançar a transformação, urbanística, social e económica da cidade e sua área de influência.¹⁶⁵

Figura 47 – Estação de AV de Zaragoza



Fonte: Alonso e Bellet (2008)

A nova estação intermodal de Delicias situa-se na periferia da cidade e é referenciada como exemplo da articulação da AV com os projectos de desenvolvimento urbano. Esta encontra-se a 2,4 quilómetros do que hoje pode considerar-se o centro da cidade e a 10 quilómetros do aeroporto, acolhendo os comboios de AV e convencionais, para além de integrar os autocarros interurbanos cujos serviços se realizavam antes de forma muito dispersa pela cidade.

Apesar da grande frequência de serviços em Zaragoza, considera-se reforçar com mais serviços (por exemplo com serviço *lanzaderas* para Lleida) e com a construção de uma

¹⁶⁴ Tejada Muntaner (2009)

¹⁶⁵ Tejada Muntaner (2009)

segunda estação no “*by-pass*” que esta linha tem em Zaragoza, por onde circulam os comboios AV que realizam o trajecto directo entre Madrid e Barcelona. Esta segunda estação permitiria aumentar o número de serviços com paragem em Zaragoza.¹⁶⁶

Figura 48 – Vista aérea da Estação de Zaragoza



Fonte: Zaragozame

Segundo as modificações introduzidas pelo PGOU de Zaragoza, o novo bairro da estação terá uma extensão de quase 900 000 m², dos quais 250 000 m² se destinarão a zonas verdes e 108 000 m² a equipamentos. Serão reservados 150 000 m² para as cerca de 3 400 moradias que vão ser construídas nesta área.

Le Mans é servida pela AV desde 1989 através de uma nova estação central construída no mesmo local da estação ferroviária convencional. Esta implantação resultou de uma forte mobilização das autoridades locais contra os planos da SNCF de construir uma estação periférica passando a nova linha por fora da cidade, a norte, para um trajecto mais directo para Rennes e Nantes. Após algum debate, a linha de AV foi ligada à rede convencional a este da cidade, permitindo à AV servir a estação central. Contudo, a estação original, localizada do lado norte das linhas, não tinha capacidade suficiente para receber o tráfego de passageiros previsto e os terrenos disponíveis do lado sul das linhas foram usados para construir uma nova estação. O novo terminal ferroviário está ligado à estação norte por uma passagem inferior que reduz a barreira criada pelas linhas.¹⁶⁷

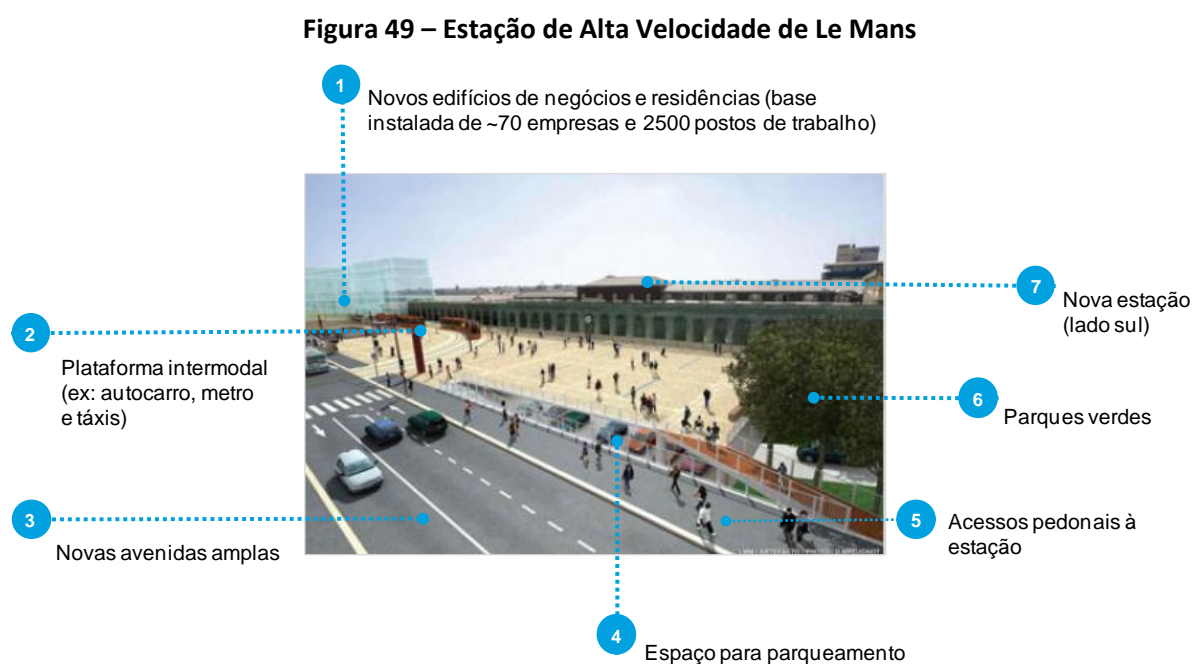
A implantação da linha de AV foi acompanhada pela expansão da capacidade de

¹⁶⁶ Tejada Muntaner (2009)

¹⁶⁷ Alonso e Bellet (2008)

estacionamento e pela melhoria das ruas da cidade de forma a reequilibrar o fluxo rodoviário entre a estação sul e a norte. A estação também é servida por cinco linhas de autocarro e está inserida, desde 2007, na rede de eléctricos. A inauguração do serviço de eléctricos na cidade foi uma oportunidade de transformar a estação numa plataforma multimodal.¹⁶⁸

A estação norte foi aumentada e renovada, foram criados parques de estacionamento subterrâneos e *parkings* para bicicletas que foram instalados em torno da estação. O terminal de autocarros, antes localizado perto do centro da cidade, foi transferido para a zona da estação que foi transformada numa praça pedestre. Em frente da estação, foi construído um telhado de vidro que abrange toda a área, servindo de ligação para todos os modos de transporte que servem a estação. O projecto transformou a estação num ponto central para todos os modos de transporte e permite a ligação em todos os níveis da mobilidade.



Fonte: Communauté Urbaine Le Mans Métropole

Como se pode observar, a nova estação além de ser uma plataforma intermodal com a ligação à rede de autocarros e metro, tem acesso de forma pedonal, uma vez que se encontra numa zona residencial. O acesso pode igualmente ser realizado através de viatura

¹⁶⁸ Communauté Urbaine Le Mans Métropole

particular, acesso este facilitado pelas novas avenidas amplas e parques de estacionamento na estação.¹⁶⁹

A zona da estação foi regenerada em três fases. A primeira abrangeu a construção da estação e o centro Novaxis. Na segunda fase deu-se a regeneração do bairro do Miroir que representou a reciclagem da principal zona industrial da cidade. Por fim, na terceira fase, foram feitos uma série de renovações na cidade, nomeadamente em termos de vias.¹⁷⁰

A nova estação sul foi, então, integrada no novo centro de negócios construído em antigos terrenos industriais ou inutilizados. O centro Novaxis foi lançado em 1986 tendo sido desenvolvido por um gabinete de planeamento que associou todas as autoridades locais. O centro, que actualmente conta com mais de 70 empresas e emprega cerca de 2.500 pessoas, foi desenvolvido em duas fases.¹⁷¹

Figura 50 – Centro de Negócios Novaxis



Fonte: Communauté Urbaine Le Mans Métropole

A primeira fase assistiu ao estabelecimento de empresas locais que procuravam novos edifícios para desenvolverem as suas actividades. Numa segunda fase, a qualidade dos imóveis e os tempos reduzidos de viagem para Paris (só 59 minutos) atraíram empresas do sector terciário de Paris para o centro Novaxis. O seu sucesso assenta em vários elementos: mobilização atempada das autoridades locais através do desenvolvimento de estratégias adaptadas às potencialidades da economia local, a diversificação e boa qualidade da oferta

¹⁶⁹ Facchinetti-Mannone (2009)

¹⁷⁰ Facchinetti-Mannone (2009)

¹⁷¹ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

imobiliária e acessibilidade eficiente.¹⁷²

A área da estação não só se estabeleceu como o maior pólo terciário da cidade como também se constituiu como uma operação urbana completa. O centro tem sido complementado com programas residenciais e novas infra-estruturas urbanas. A operação também permitiu a redução do efeito de barreira do caminho-de-ferro e a reintegração de zonas esquecidas localizadas a sul nas dinâmicas espaciais urbanas.¹⁷³

Na sua origem, a perspectiva tecnopolista está estreitamente associada à chegada da AV, à construção da estação sul e à vontade política de juntar um Centro de Negócios a esta. O objectivo inicial consistiu em valorizar a distância-tempo entre o centro da cidade e a capital. (Paris-Le Mans em 54 minutos).¹⁷⁴

O slogan "Escritórios comprados em Le Mans pelo preço de um ano de arrendamento em Paris " tornou-se a base para as campanhas de localização de novas actividades e geração de novos empregos. A zona da estação de AV constituiu a primeira e única zona tecnopolista em contacto directo com as linhas de AV. A ligação com a linha de AV é claramente desejada por uma parte das empresas, isto é, as maiores e aquelas cuja implantação decorre de um processo de realocação total ou parcial. Estas empresas são o estandarte do sucesso do projecto de associação da AV com pólos empresariais.¹⁷⁵

Globalmente, as empresas implantadas são de serviços, comunicação, consultoria, informática, gabinetes de estudos, de contabilidade ou de arquitectura. As razões que motivaram os dirigentes das empresas a instalarem-se na zona da estação de AV são a proximidade com a AV e a imagem de marca do local. O promotor do centro de negócios assinou uma convenção com a France Télécom, que estava interessada desde 1988 em criar um centro de telecomunicações de empresas no Centro Novaxis, permitindo a sua classificação em Zona de Telecomunicações Avançada (ZTA).¹⁷⁶

O segundo Tecnopólo está situado bem longe da estação de AV, a três quilómetros a oeste e possui como mais-valias, a proximidade com a Universidade e com as auto-estradas a oeste,

¹⁷² Facchinetti-Mannone (2009)

¹⁷³ Bellanger (1991)

¹⁷⁴ Facchinetti-Mannone (2009)

¹⁷⁵ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

¹⁷⁶ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

às quais se pode juntar a enorme vantagem de oferecer locais com terrenos disponíveis e novas acessibilidades rodoviárias. Este pólo representa, então, o núcleo de actividade de um novo bairro, animado pela Universidade, centros de investigação e empresas que privilegiem a relação com o complexo de formação e investigação.¹⁷⁷

Por sua vez, o tecnopólo do Circuito, localizado ao sul da cidade, com 33 hectares, recebe uma vocação tecnológica particular, jogando com a longa história da cidade à competição automóvel e motociclista. Conta com várias empresas e uma escola de pilotos ELF.¹⁷⁸

O projecto de Le Mans tem o mérito de conhecer uma concretização espectacular, tanto mais face ao fracasso de projectos similares noutras cidades que também receberam a AV, como Rennes, Vendôme ou Tours. Tornando-se uma cidade-AV, Le Mans pode usufruir de um activo suplementar sobretudo no desenvolvimento da perspectiva tecnopolista desejada pelos actores locais.¹⁷⁹

O efeito no local de instalação da estação sul é inegável mas outros espaços ou bairros de Le Mans sofreram reestruturações importantes no mesmo período. O mercado imobiliário de Le Mans estava em efervescência devido a grandes operações imobiliárias um pouco por toda a cidade.¹⁸⁰ No bairro Étoile-Jacobins, situado no centro da cidade foram construídos 17 400 m² para escritórios. No bairro do Miroir a sul da estação, foram criadas 200 residências para estudantes entre 1992 e 1994 e 80 residências para idosos em 1992.

Por sua vez, na operação em Monthéard, no centro da cidade, a cidade e a CUM adquiriram 37 170 m² para escritórios, residências (26) e para um hotel (80 quartos). Também no bairro Croix-de-Pierre foram construídas 30 residências em 1993.

Para a população de Le Mans a oferta de transportes parece ter sido bem adaptada e é suficiente para dar resposta às necessidades. Os comboios de AV da manhã respondem correctamente à procura e podem mesmo oferecer alguns lugares para os viajantes ocasionais. Os comboios regionais¹⁸¹ (TER) ou os autocarros vindos da periferia chegam a Le Mans permitindo a viagem em direcção a Paris no último AV da manhã com chegada a Paris

¹⁷⁷ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

¹⁷⁸ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

¹⁷⁹ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

¹⁸⁰ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

¹⁸¹ O serviço TER - Transport express régional - é o nome dado ao serviço ferroviário convencional regional em França.

antes das 9h.¹⁸²

Os programas postos em prática foram, então, de forma geral, satisfatórios. Estão assim asseguradas as ligações entre Le Mans e Castelos do Loire, Evron, Nogent le Rotrou e Alençon em TER, e por autocarro a La Flèche.¹⁸³

Em suma, do ponto de vista do interesse da SNCF, e em prol de um serviço público de proximidade, as complementaridades entre a rede de AV e rede de TER foram colocadas em prática. Assim, através de todas as linhas e a partir de qualquer estação há a possibilidade de chegar a Paris em tempo útil.¹⁸⁴

A cidade de **Vendôme** definiu um projecto de forma a aproveitar os efeitos específicos da AV e as potencialidades locais mediante a criação de actividades vinculadas ao tecido económico existente. O arquitecto Duppart, encarregue de desenvolver o projecto, planeou um parque tecnológico no bosque de l'Oratoire, com mais de 30% de superfície verde e uma promoção imobiliária ligada a actividades de investigação, formação e desenvolvimento relacionado com a indústria gráfica. Além disso, propõe-se um desenvolvimento importante do sector turístico, aproveitando a proximidade aos castelos do Loire, com a criação de hotéis e diversos espaços desportivos na zona. Para levar a cabo o projecto foi criada uma estrutura específica, a SODEVE, sociedade de economia mista, constituída por mais de 40 municípios.¹⁸⁵

O projecto da estação de AV divide-se em três partes: o parque industrial tecnológico, que por sua vez se divide em 9 sectores separados por massas florestais, com escritórios para alugar; o terminal de turismo, com 250 m², situado junto à estação, que procura promover o turismo na região e agrupa distintos especialistas que se complementam no sector; e uma zona recreativa com um campo de golfe de 100 hectares, a este da estação, assim como 18 hectares para desportos náuticos e pesca e vários hotéis da cadeia ACCOR.¹⁸⁶

No parque tecnológico foi criada uma zona de desenvolvimento de empresas vinculada à imprensa e à formação gráfica. Trata-se de uma tradição fortemente consolidada na cidade

¹⁸² Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

¹⁸³ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

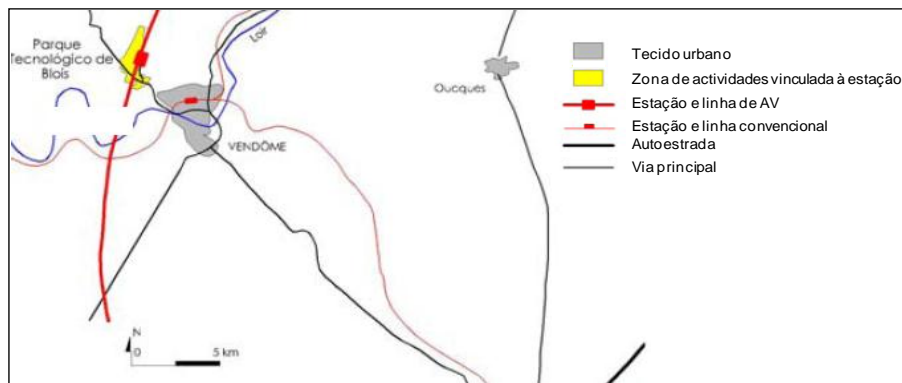
¹⁸⁴ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

¹⁸⁵ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

¹⁸⁶ Cuadernos de Investigación urbanística (2005)

onde Christophe Plantin inventou o tipo de imprensa que herdou o seu nome e onde está instituída uma das maiores editoras francesas: Presses Universitaires de France (P.U.F). Instala-se aqui o Centro Europeu de Formação para a Indústria Gráfica, assim como diversas empresas europeias relacionadas com o sector.¹⁸⁷

Figura 51 – Parque Tecnológico Bois de l’Oratoire em Vendôme



Fonte: Cuadernos de Investigación Urbanística (2005)

Vendôme não assegurou a acessibilidade e intermodalidade da estação. A estação tem performances modais reduzidas uma vez que é servida unicamente pelos comboios de AV, beneficiando apenas de cerca de uma dezena de paragens quotidianas, um serviço pouco frequente que reflecte o lugar marginal que ocupa no seio da rede de AV francesa.¹⁸⁸

Assim, a ligação com a cidade é difícil apesar do projecto definido pelo arquitecto Duppart.

Além disso, a captação de empresas para o novo centro funcionou de forma lenta e pouco efectiva.¹⁸⁹ Também Esteban Martín (1998) considera Vendôme como um caso de fracasso devido à localização da estação numa zona predominantemente rural.¹⁹⁰

Em **Reims**, a estação central situa-se no Bairro Clairmarais, zona antiga de actividade industrial com imóveis antigos e em mau estado de conservação aquando da chegada da AV. A chegada da AV a esta cidade permitiu a regeneração da estação e das zonas contíguas, num projecto integrado.

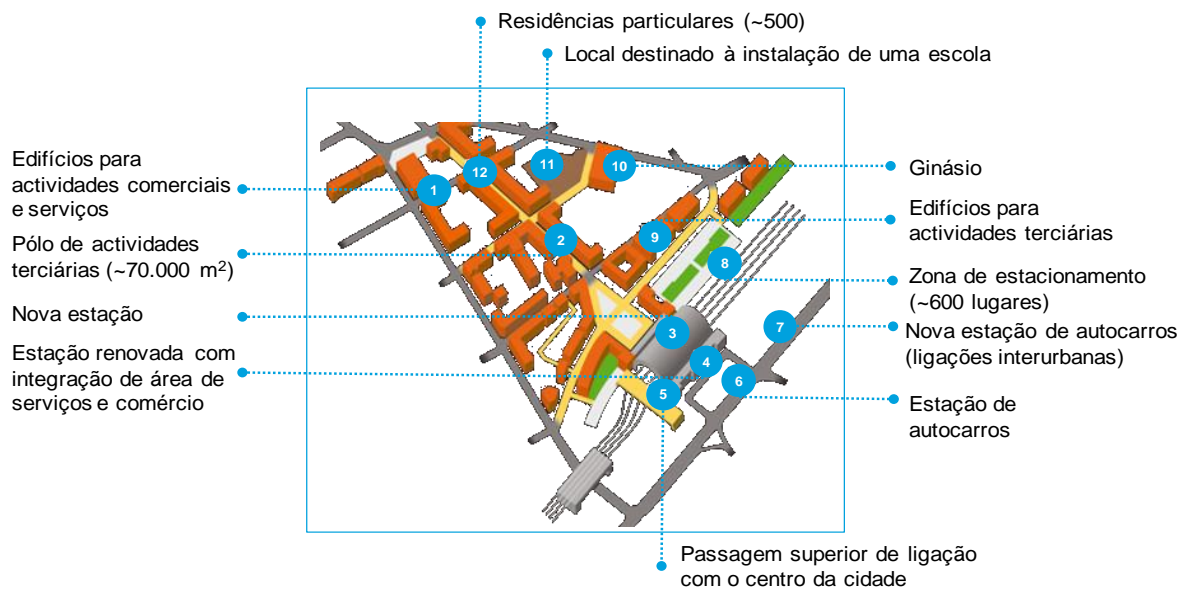
¹⁸⁷ Cuadernos de Investigación Urbanística (2005)

¹⁸⁸ Cuadernos de Investigación Urbanística (2005)

¹⁸⁹ Facchinetti-Mannone (2005)

¹⁹⁰ Cuadernos de Investigación Urbanística (2005)

Figura 52 – Estação Central de Reims



Fonte: Ville de Reims

Este projecto envolve uma plataforma intermodal, parques de estacionamento, um pólo dedicado ao sector terciário e residências particulares.¹⁹¹

O projecto é baseado na construção de 80 000 m² de escritórios com construção adicional de residências e equipamentos. O centro de negócios alberga 50 empresas, e o restauro da estação central permitiu a instalação de um novo dinamismo urbano na área. Então, a chegada da AV à estação central foi uma oportunidade de fortalecer a centralidade da zona, ligando áreas da cidade que tinham ficado marginalizadas.¹⁹²

A reorganização do serviço TER foi estudada pelo Conselho Regional Champagne-Ardenne em cooperação com a SNCF.¹⁹³ Esta reorganização foi um dos meios de organizar as novas relações de proximidade. Através de uma concertação real entre os actores locais visando a produção do melhor serviço possível, esta reorganização teve um papel federador na emergência de uma apropriação local da AV na região.¹⁹⁴

Foi construída uma ligação ferroviária específica para ligar a nova estação à rede convencional e os comboios de AV beneficiam de ligações com a estação central ou outras

¹⁹¹ Ville de Reims

¹⁹² Esteban Martín (1998)

¹⁹³ Facchinetti-Mannone (2009)

¹⁹⁴ Bazin, Beckerich, Delaplace e Masson (2004)

estações regionais. A localização no centro da cidade permite inserir a estação com a rede de transportes urbanos. A linha de autocarro que serve os bairros do sul foi estendida até à estação, onde o serviço de eléctricos vai começar a operar em 2011.¹⁹⁵

A reorganização dos serviços ferroviários regionais convencionais foi coordenada pelo Conselho Regional de Champagne-Ardenne através do Grupo de Trabalho «Regionalização de Transportes – TGV – Este Europeu». Este grupo tentou imaginar quais seriam as complementaridades indispensáveis com o conjunto de autoridades organizadoras para um funcionamento óptimo do sistema de transporte e as soluções que permitem irrigar o conjunto do território regional.¹⁹⁶

O grupo propôs, igualmente, orientações desejáveis para a política regional e os meios disponíveis para a colocar em prática, partindo da constatação da situação actual da organização da cadeia de transportes da região, regras relativas às competências de cada um e a responsabilização da região por algumas componentes financeiras. Uma primeira fase foi consagrada ao processo de regionalização e à preparação da negociação, tendo terminado com a assinatura do acordo. A segunda fase permitiu integrar os projectos a concretizar, em particular a linha LGV Est e a reorganização dos serviços TER que daí decorrem. O Grupo de Trabalho procurou encontrar soluções para responder às necessidades em matéria de oferta.¹⁹⁷

Mas será necessária uma verdadeira vontade de coordenação para manter as linhas que estavam sob responsabilidade do departamento das Grandes Linhas da SNCF que desapareceram com a chegada da AV.¹⁹⁸ Caso esta coordenação não aconteça a linha de AV vai reforçar o peso e o lugar das cidades que acolhem a AV em detrimento de outros espaços da região.¹⁹⁹

Em síntese, podemos concluir que, independentemente de a estação ter uma localização central ou periférica, o tipo de desenvolvimento verificado nas cidades analisadas tem

¹⁹⁵ Bazin, Beckerich, Delaplace, Masson e CERAS-OMI (2006)

¹⁹⁶ Facchinetti-Mannone (2009)

¹⁹⁷ Région Champagne Ardenne (2003)

¹⁹⁸ Région Champagne Ardenne (2003)

¹⁹⁹ Bazin, Beckerich, Delaplace e Masson (2004)

grandes semelhanças. Além da renovação ou construção de raiz de uma estação de apoio aos viajantes que se deslocam nos comboios de AV, as cidades preocupam-se com as novas acessibilidades para a estação a nível de vias rodoviárias, vias pedonais, estacionamento e revisão dos circuitos dos transportes públicos. De facto, assegurar a intermodalidade da estação tem-se revelado como factor essencial para potenciar a utilização deste transporte.

Além disso, em volta da estação desenvolvem-se não só residências particulares como parques verdes, centros de negócios e hotéis de qualidade elevada. As estações nos centros históricos reforçam a centralidade dessas zonas da cidade e, da mesma forma, as estações mais periféricas acabam por criar um 2º centro urbano, moderno e dinâmico.

Nenhum estudioso duvida de que não há dinamização sem a inserção da estrutura no projecto da cidade. O comboio só se pode tornar num elemento dinamizador quando há um projecto sólido da cidade e do território e quando se é capaz de desenhar as estratégias necessárias para que o comboio se encaixe nesse projecto.

Tipicamente, surgem três zonas de desenvolvimento relacionadas com a proximidade e acessibilidade a uma estação de AV, procurando tirar partido da nova infra-estrutura.²⁰⁰

Tabela 3 – Zonas de desenvolvimento face à Estação de AV

	Zona primária de desenvolvimento	Zona secundária de desenvolvimento	Zona terciária de desenvolvimento
Acessibilidade para a estação	Directa 5-10 min a pé ou por transportes	Indirecta <15 min via modo complementar de transportes	Indirecta >15 min via modo complementar de transportes
Potencial do local	Local para funções nacionais ou internacionais de alto nível	Local secundário para funções de alto nível Funções especializadas relacionadas com <i>clusters</i>	Variedade de funções dependendo de factores do local
Densidade de construção	Muito alta	Alta	Depende
Dinâmicas de desenvolvimento	Muito alta	Alta	Modesta

Fonte: Schütz (1998)

A complementaridade entre a rede de AV e as restantes redes de transportes é fundamental

²⁰⁰ Bazin, Beckerich, Delaplace e Masson (2004)

para criar uma rede de alta capilaridade. Só assim a sustentabilidade da nova infra-estrutura é garantida, assegurando a oferta de uma viagem porta-a-porta aos utilizadores e o desenvolvimento das regiões.²⁰¹

Criação de dinâmicas regionais de desenvolvimento e posicionamento

A mobilização da região em torno do projecto da AV é essencial para alavancar os benefícios que esta pode significar.

As dinâmicas regionais observadas prendem-se com políticas promocionais, estratégias de desenvolvimento urbano e criação de agências de captação de investimento.

No que diz respeito a políticas promocionais, várias regiões desenvolveram políticas promocionais de oferta turística e imobiliária articulada, contribuindo para o reforço da atractividade turística das regiões.

O município de Valladolid realizou uma acção de promoção turística em Madrid com o tema: “Próxima parada: Valladolid”. Executada no ano de 2008, esta campanha compreendeu diversos anúncios na rádio e televisão, assim como *stands* promocionais próximos da Estação de Chamartín, em Madrid. A campanha visou promover a Cidade de Valladolid e os seus recursos turísticos, culturais, comerciais e de lazer. Neste âmbito, para além dos *stands* promocionais, foram distribuídos cerca de 100 000 folhetos em castelhano e 2 000 em inglês. Como complemento foram publicados anúncios no Guía del Ocio de Madrid e as principais ruas de Valladolid, bem como as ruas mais próximas da estação, foram adornadas com o objectivo de dar as boas vindas aos turistas.²⁰²

Na região de Reims, numerosos actores apropriaram-se da chegada da AV na sua política de comunicação. Mas esta apropriação foi essencialmente individual. Estas campanhas em volta da imagem da cidade foram pouco coordenadas.²⁰³

A cidade de Reims lançou uma campanha de publicidade com figuras de renome da cidade, baseando-se no património histórico, cultural e desportivo da cidade.²⁰⁴ Por sua vez, o

²⁰¹ Pol (2003)

²⁰² Tapiador, Burckhart e Martí-Henneberg (2008)

²⁰³ Deloitte Consultores, S.A. (2009)

²⁰⁴ Blanquart e Delaplace (2008)

Gabinete de Turismo lançou uma campanha publicitária à volta da ideia “Reims, a cidade dos mil sorrisos” fundada sob o ângulo do sorriso que é uma das esculturas da Catedral. Também a SNCF editou, em 2007, o roteiro turístico “Este: Escapadas a alta velocidade” que destaca os sítios de interesse das regiões francesas atravessadas pela linha LGV Est, como Reims.²⁰⁵

Por último, o Comité Departamental de Turismo de Marne lançou uma nova estratégia orientada para o turismo de saúde e bem-estar, associada à entrada em funcionamento da AV na região.

Figura 53 – Marnothérapie



Fonte: Marnothérapie

A marca *Marnothérapie* é utilizada como âncora desta campanha que promove um tratamento típico daquela região. Os praticantes desta terapia recebem um cartão gratuito que oferece várias vantagens para o utilizador que quiser descobrir melhor a região de Champagne.²⁰⁶

Esta multiplicidade de políticas de comunicação teve a vantagem de fazer falar da cidade em vários temas e em vários meios.²⁰⁷ De acordo com o Gabinete de Turismo de Reims, o número de pessoas da Ile-de-France que solicitou informações sobre a região aumentou 66%.²⁰⁸

Em Espanha as várias províncias servidas pela AV juntaram-se para se promoverem em

²⁰⁵ Blanquart e Delaplace (2008)

²⁰⁶ Blanquart e Delaplace (2008)

²⁰⁷ Marnothérapie (2010)

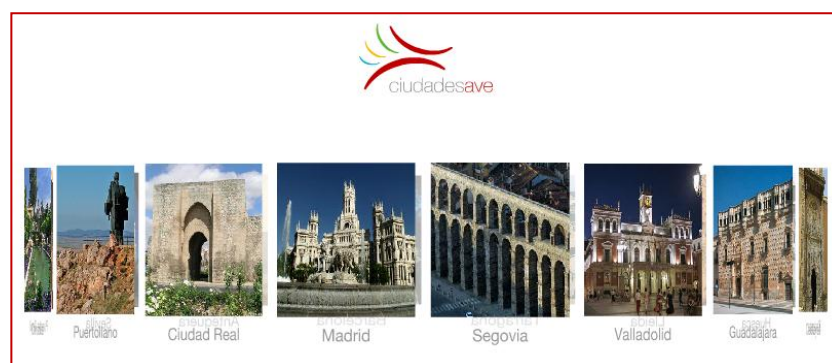
²⁰⁸ Blanquart e Delaplace (2008)

conjunto, alavancando-se na mobilidade e rapidez trazida pela AV.

Em 2005, as províncias espanholas servidas pela AV ferroviária criaram a *Red Ciudades AVE* com o intuito de promover, de forma conjunta, a sua oferta turística. Esta entidade veio permitir a partilha de experiências através da elaboração de boletins de informação, reuniões periódicas e de acções de promoção turística, entre outros.

Ciudad Real, Guadalajara, Segovia e Valladolid integram esta iniciativa.

Figura 54 – Red de Ciudades AVE



Fonte: Red de Ciudades AVE

Surgem também iniciativas conjuntas entre as cidades servidas e as empresas operadoras de AV. Exemplo desta iniciativa foi o Passaporte RENFE, criado em 2007. A RENFE e as Cidades Património Mundial da UNESCO (entre elas Toledo e Segovia) criaram um passaporte, designado de *RENFE - Ciudades Patrimonio*. Durante os anos 2008-2009, o passaporte podia ser preenchido à medida que os passageiros chegavam às cidades e após sete creditações este confere viagens gratuitas.

Além disso, regiões como Toledo, Segovia, Valladolid e Zaragoza desenvolveram estratégias regionais comuns de desenvolvimento urbano articuladas com o projecto AV, o que se mostrou um poderoso instrumento de evolução dos territórios.²⁰⁹

Como já foi demonstrado anteriormente, o POM de Toledo e concretamente o PP-5 estão a ser desenvolvidos, revelando o comprometimento dos actores locais no desenvolvimento urbano associado à AV.

Resumidamente, os objectivos e actuações mais destacadas neste plano são a definição das

²⁰⁹ Blanquart e Delaplace (2008)

ligações rodoviárias entre a estação de AV, o centro de Toledo e as áreas envolventes, a criação de um novo pólo de acesso e de intercâmbio modal (comboio, autocarros e eléctrico) – nova linha de eléctrico e mudança de localização da estação de autocarros para a estação de AV, o desenvolvimento de projectos residenciais, terciários e hoteleiros e a construção de estacionamento para os utilizadores dos transportes públicos.

Tabela 4 – Crescimento municipal ao redor de Toledo (hectares)

Municípios	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolução
Argés	2.784	2.988	3.351	3.763	4.309	4.668	68%
Bargas	7.078	7.333	7.544	7.726	7.963	8.202	16%
Burguillos	1.112	1.280	1.498	1.695	1.993	2.202	98%
Cobisa	2.109	2.457	2.670	2.902	3.207	3.404	61%
Guadamur	1.617	1.666	1.705	1.746	1.774	1.788	11%
Magan	1.227	1.317	1.500	1.662	1.989	2.368	93%
Mocejón	4.235	4.277	4.370	4.503	4.539	4.655	10%
Nambroca	2.794	2.818	2.876	2.898	2.967	3.090	11%
Olias del Rey	4.598	4.939	5.146	5.600	5.691	5.961	30%
Toledo	70.893	72.549	73.485	75.533	77.601	78.618	11%

Fonte: Tejada Muntaner (2009)

A definição destes planos e a sua concretização foi essencial para o crescimento da zona, associado à chegada da AV, que se pode observar na tabela. A média de crescimento na zona envolvente a Toledo é de 41%.

O novo PGOU de Segovia define a estruturação da zona da nova estação de comboio de AV a sudeste da cidade. O plano teve como objectivo resolver algum atraso temporal da região sobretudo através das novas infra-estruturas de ponta, criando um novo núcleo urbano na zona da estação, afastada do centro histórico e perto do polígono industrial. Os projectos mais emblemáticos definidos no plano foram a nova estação de AV que inclui terminal de transportes, o Parque Tecnológico, Empresarial e de Lazer Segovia 21 e o Centro de

Convenções.²¹⁰

As autoridades não esqueceram a definição de novas acessibilidades para a estação através da construção de uma avenida que liga a nova estação à cidade e ao polígono industrial.

Em Valladolid foi criada a *Sociedad Valladolid Alta Velocidad*, em Fevereiro de 2005, dois anos antes da inauguração da linha que liga a cidade à capital espanhola, Madrid. Os seus objectivos eram a coordenação dos estudos e projectos necessários à execução das iniciativas realizadas no âmbito da AV.

Figura 55 – Valladolid Alta Velocidad



Fonte: Valladolid Alta Velocidad

A sua missão era a de adaptar as instalações e modernizá-las de forma a permitir o acesso da AV à cidade, desenvolver acções de melhoria da segurança da travessia, assegurar a regeneração dos edifícios ferroviários e melhorar a integração das novas instalações ferroviárias com a cidade.

Foi aos escritórios desta entidade que chegaram os projectos dos arquitectos e engenheiros para definir o novo centro de Valladolid que acabou por ficar a cargo do arquitecto Richard Rogers.

Em Zaragoza foi criada, em 2002, a *Zaragoza Alta Velocidad, S.A.*, uma sociedade anónima constituída pela Diputación General de Aragón, Ayuntamiento de Zaragoza, ADIF²¹¹ e a RENFE.

²¹⁰ Domingo (2006)

²¹¹ A ADIF - Administrador de Infraestructuras Ferroviarias - é a empresa espanhola responsável pela gestão e manutenção das infra-estruturas ferroviárias.

Figura 56 – Zaragoza Alta Velocidad



Fonte: Zaragoza Alta Velocidad

Esta entidade foi criada com os objectivos de promover a transformação urbanística impulsionada pelas obras de remodelação do sistema ferroviário em Zaragoza e sua periferia, gerir o desenvolvimento urbanístico nos bairros em torno da estação (Delicias e La Almozara) e executar as obras de infra-estruturas e realizar operações urbanísticas nos terrenos que não se declarem necessários para o caminho-de-ferro.

Zaragoza Alta Velocidad tem levado a uma transformação urbanística sem precedentes na história recente da cidade que deu origem à Nova Zaragoza, um bairro com design inovador, grandes áreas verdes, tecnologicamente avançada e que tem em consideração o bem-estar de todos os cidadãos.

A Nova Zaragoza, com mais de 100 hectares de extensão, está situada entre as terras da antiga estação de El Portillo, a estação intermodal de Delicias e o rio Ebro. Entre as iniciativas realizadas nesta zona destacam-se: o Bairro Este, o Passeio da Água e a Ponte Tercer Milenio.²¹²

A Milla Digital é um programa inovador impulsionado pelo município de Zaragoza com o objectivo de favorecer a fixação de actividades relacionadas com a Sociedade do Conhecimento e às novas tecnologias de informação junto à estação de AV. O projecto ocupa uma área de 107 hectares e contempla um campus tecnológico para investigadores, criadores e empresas de novas tecnologias de informação e comunicação, habitações, escola e centro de saúde, um Centro de Arte Contemporânea com galerias e salas de exposição, residências para artistas e outros equipamentos como telecomunicações avançadas.

O objectivo deste projecto é criar novos espaços públicos com os últimos avanços em

²¹² Alonso e Bellet (2008)

tecnologia para facilitar a atracção de empresas e pessoas inovadoras e criativas, tanto para viver como para trabalhar em Zaragoza.

O Pavilhão Digital da Água é um dos expoentes desta iniciativa futurista e funciona como um centro permanente de promoção, demonstração e difusão. Com a sua inovadora mistura de arquitectura, água e tecnologia mereceu o reconhecimento como a melhor invenção de 2007 da arquitectura global pela revista Time.

Figura 57 – Projectos da Milla Digital de Zaragoza



Fonte: Zaragoza Alta Velocidad

Também os espaços públicos no bairro AV são diferenciados do resto da cidade. As ruas terão pisos inteligentes que acendem à passagem de pessoas, fachadas e telas digitais, internet sem fios nos 107 hectares do bairro e até mesmo uma fonte cibernética na praça da Estação.

Estes projectos foram incorporados num projecto mais lato, a Expo 2008 que ocorreu em Zaragoza.

Por último, regiões como Le Mans, Vendôme ou Reims criaram agências de investimento que funcionaram como pólos de coordenação e execução de projectos e angariação de investidores na região.²¹³

Em Le Mans, quando se começa a afirmar o projecto tecnopolista, os parceiros de desenvolvimento económico (Cidade, CUM, Conselho Geral) decidem partilhar as

²¹³ Ayuntamiento de Zaragoza

competências territoriais.²¹⁴

Para montar a operação relativa à estação sul e ao centro de negócios foi constituído um sindicato misto composto pela cidade, Comunidades Urbanas, Conselho Geral e Câmara do Comércio e Indústria. Foi este sindicato que tomou a decisão de adquirir os terrenos necessários ao desenvolvimento do projecto e que escolheu o promotor do projecto Novaxis. No pólo da Universidade foi a CUM a responsável pela concretização da operação, realizando as aquisições indispensáveis à realização das rodovias e ao planeamento das diferentes zonas de actividades e residências. Quanto ao Tecnoparque do Circuito, foi o Conselho Geral, largamente na origem do projecto e proprietário do circuito, que ficou incumbido da sua realização.²¹⁵

No que diz respeito à promoção, a partilha dos papéis constitui a regra. A Agence de Développement Économique du Mans²¹⁶ (ADEMA) vê confiar em si a missão de detectar as empresas e de as instalar no centro de Novaxis e no pólo tecnológico da Universidade. O Comité de Expansão Económica do Sarthe (CEES) ficou encarregue de apurar as empresas que poderiam estar interessadas no tecnopólo do Circuito. Esta especialização de papéis e tarefas não exclui as formas de parceria e de informação recíproca entre a ADEMA e a CEES.²¹⁷

Vendôme, para levar a cabo o projecto de desenvolvimento de um parque tecnológico junto à estação, criou uma estrutura específica, em 1990, a Société Développement du Vendomois (SODEVE), uma sociedade de economia mista com Conselho de Administração constituída por mais de 40 municípios.²¹⁸ Esta sociedade tinha por objectivo principal a promoção imobiliária das novas infra-estruturas.

Em Reims foi criada a agência *Reims Champagne Développement* em 2003, 4 anos antes da data de chegada da AV à região de Reims. A iniciativa desta criação deveu-se à cidade, à Área Metropolitana e à Câmara de Comércio e Indústria com o objectivo de captar investidores para a região, comunicando a chegada da AV não só para cativar empresas

²¹⁴ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

²¹⁵ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

²¹⁶ Agência de Desenvolvimento Económico de Le Mans

²¹⁷ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

²¹⁸ Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

parisienses mas também empresas situadas noutras cidades que procurassem nova localização para a sua delegação.²¹⁹

Trata-se de um interlocutor único para as empresas que desejam localizar-se na região, dando apoio a todas as fases da implementação de forma adaptada às necessidades imobiliárias, humanas, financeiras e fiscais. Até ao momento, esta agência deu apoio à implantação de 63 empresas e 3.180 empregos.²²⁰

Recentemente a agência sofreu uma alteração de nomenclatura, passando a denominar-se *Invest In Reims* actuando com o mote “Reims, a sua localização TGV a 45 minutos de Paris”.²²¹

Figura 58– Invest In Reims



Fonte: Invest in Reims

Apesar das iniciativas territoriais terem sido, de forma geral, bem sucedidas, considera-se que em Ciudad Real houve ausência de medidas de planificação aos 3 níveis: supramunicipal, local e de detalhe. Evidencia-se a necessidade de criar uma visão global das dinâmicas que integrem a estação no tecido urbano.²²²

Vendôme é apontado também como um caso de insucesso devido à fraca coordenação dos actores locais, apesar da criação da agência de investimento SODEVE.²²³

²¹⁹ Cuadernos de Investigación Urbanística (2005)

²²⁰ Bazin, Beckerich e Delaplace (2008)

²²¹ Invest in Reims

²²² Invest in Reims

²²³ Cuadernos de Investigación Urbanística (2005)

Captação de investimento e população

A chegada da AV está associada a um maior reconhecimento da cidade o que ajuda a promovê-la junto de investidores e da população que procura um local para se estabelecer.

Em Ciudad Real, mesmo que o incremento de população sentido não possa atribuir-se a uma só causa, é certo que o ponto de inflexão se situa no início da década de 90, simultaneamente à chegada da AV.

Na verdade, Ciudad Real manteve uma linha ascendente quanto a população recenseada. Entre 1992 e 2001 o número de habitantes da capital cresceu em 3.500. Um aumento percentual de 9,9%, destacável, embora muito abaixo das expectativas que se levantaram há uma década, de que se tornaria cidade dormitório de Madrid.²²⁴

Face ao fraco aumento populacional nos primeiros anos de AV, a Câmara levou a cabo, em 1996 uma campanha destinada a atrair população de municípios a sul de Madrid. A campanha baseava-se na extraordinária ligação facilitada pela AV, nos passes acessíveis para viajar e na substancial economia no custo de habitação e outras despesas face a Madrid. No entanto, os resultados da campanha foram praticamente nulos.²²⁵

No que diz respeito ao emprego, terá crescido numa proporção algo menor que a população, mas há que ter em conta que a população estudantil também experimentou um grande dinamismo, havendo maior população qualificada a chegar ao mercado de trabalho.²²⁶

Nos casos analisados verifica-se que os investimentos em AV tendem a agir como um catalisador para a concretização de outros investimentos previstos e a potenciar melhorias na infra-estrutura de transporte.²²⁷

Ciudad Real captou grandes investimentos, como por exemplo, o aeroporto, um parque tecnológico (Parque Industrial Avançado) e um parque temático (*Reino Don Quijote*).

O Parque Industrial Avançado de Castilla-La Mancha está localizado em terrenos adjacentes à estação de AV, que o liga a Madrid e a Sevilla, a 50 minutos e a 1 hora e 40 minutos,

²²⁴ Cuadernos de Investigación Urbanística (2005)

²²⁵ Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

²²⁶ Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

²²⁷ Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

respectivamente.

Foi a operação imobiliária local com ligação mais clara à chegada da AV em Ciudad Real. Em Outubro de 1990, quando já estava definida a localização da nova estação foram aprovadas algumas alterações ao plano e 24 hectares foram destinados ao parque, a este da estação, junto à zona industrial já existente. No entanto, o novo polígono está mais ligado ao campus universitário localizado na sua proximidade do que à oferta industrial tradicional. Destina-se a empresas interessadas no desenvolvimento de novas tecnologias e serviços, pretendendo adaptar-se a um novo mercado e aos benefícios que pode oferecer as suas acessibilidades.

Assim sendo, o Parque Industrial Avançado de Castilla-La Mancha constitui uma área de grande potencial económico que reúne as melhores condições para a criação de empresas de base científica e tecnológica, em respeito pelo meio ambiente. Os principais benefícios que reúne são a sua dotação de serviços e comunicações, a sua proximidade a Ciudad Real e ao Campus Universitário (que garante pessoal qualificado para as empresas do Parque) e as potencialidades de uma região estrategicamente localizada, o que oferece grandes vantagens na distribuição e comercialização de produtos e serviços.

Perto deste está previsto que surja a auto-estrada Toledo - Ciudad Real, que cruzará a província de norte a sul. As comunicações completam-se com o Aeroporto de Ciudad Real.

Para a realização deste centro de negócios houve o apoio e acção municipal, bem como apoio financeiro da União Europeia, precisamente por causa de sua proximidade com a estação de AV e da sua vocação tecnológica.

Figura 59 – Vista área do parque industrial avançado



Fonte: Tejada de Muntaner (2009)

O terceiro grande investimento captado por Ciudad Real foi o *Reino Don Quijote*, um espaço de lazer, localizado a norte da cidade.

O Reino é uma fonte de entretenimento, cuja primeira fase será composta por hotéis de 4 e 5 estrelas como o hotel-SPA El Bosque Horai, o Casino Caesars España, zona comercial com lojas de alta qualidade e um Centro de Convenções e Congressos de grande capacidade e qualidade com 22.000 m². Além disso, será constituído por campos de golfe (2 campos de 18 buracos, 1 campo de 9 e 1 campo de treino) e Club e Hotel de golfe.²²⁸

Figura 60 – Reino Turístico de Don Quijote



Fonte: Reino Don Quijote

O *Reino Don Quijote* dinamizará a actividade turística de Ciudad Real e actuará como motor económico da região, representando 11.000 postos de trabalho em Castilla-La Mancha dos quais 7.000 são em Ciudad Real. Além disso, o projecto foi declarado de "Interesse local" pela Junta de Castilla-La Mancha e de "Interesse Municipal" pela cidade de Ciudad Real.

Assim, de acordo com a Câmara Oficial de Comércio e Industria de Valladolid, «os últimos dez anos representaram para Ciudad Real, em muitos aspectos, um avanço de três décadas, tal foi a mudança verificada no seu tecido económico e urbanístico, que tem como ponto de referência determinante a chegada da AV em 1992.»²²⁹

Em Zaragoza, a chegada da AV originou a construção do complexo ferroviário e logístico PLAZA. Este novo complexo conta com 100 hectares de extensão e 34 quilómetros de estradas e destaca-se por ser uma das obras mais importantes realizadas em Zaragoza desde 2002. É

²²⁸ Reino Don Quijote

²²⁹ Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002)

constituído por um ramal ferroviário de acesso, 2 400 m² de escritórios, 8 000 m² de centros de manutenção, 5 300 m² de superfície para estacionamento e 37 000 m² de lugares de carga e descarga o que equivale a 6 campos de futebol.

Figura 61 – Vista das dimensões e localização da Plataforma Logística Pla-ZA



Fonte: Pla-Za

Le Mans antecipou, em 1989, os efeitos da AV para a construção de uma nova estação e de um projecto de centro de negócios. Depois da existência do centro de negócios Novaxis, desenvolveu-se um bairro com casas, edifícios residenciais, hotéis, restaurantes e uma creche. Estes resultados, avaliados pela ADEMA, demonstram a atractividade da aglomeração.²³⁰

Le Mans é um exemplo do sucesso de valorização decorrente da AV devido à elaboração de um projecto pelas colectividades territoriais que teve em conta as potencialidades da economia local. O projecto de criação do centro de negócios Novaxis e dos dois pólos tecnológicos obteve o apoio do conjunto dos actores locais com vontade comum de reforçar as actividades terciárias apoiando-se nos sectores já existentes como a construção automóvel e agro-alimentar. As colectividades locais utilizaram plenamente as ferramentas à sua disposição em matéria de urbanismo para poder realizar as suas ambições.²³¹

A AV funcionou como facilitador e como ferramenta importante. Contribuiu para juntar energias, focar a atenção sobre a importância da acessibilidade das diferentes dimensões materiais e imateriais e posicionar progressivamente melhor Le Mans face a Paris e ao

²³⁰ Lettre d'information de la Communautés Urbaines de France (2006)

²³¹ Bazin, Beckerich, Delaplace, Masson e CERAS-OMI (2004)

território nacional.²³²

A chegada da AV a Vendôme foi vivida como uma oportunidade excepcional para acolher novas actividades e população.²³³ A criação do parque tecnológico do Bois de l'Oratoire, a elaboração do plano inter-comunal de desenvolvimento e a criação em 1993 da Comunidade de Pays de Vendôme demonstram a vontade muito nítida de pôr fim à concorrência entre as cidades para construir um projecto à volta da localidade de Vendôme.²³⁴

Paralelamente, a cidade de Vendôme amplificou entre 1990 e 2000 a adaptação dos seus serviços às novas necessidades da população criando uma sala de artes marciais, a casa infantil, uma escola de teatro associativo, espaços multimédia e desenvolvendo uma política de animação para as crianças e jovens.²³⁵

A AV permitiu reduzir o isolamento da região permitindo aos quadros chegar à sede em Paris em menos de 1h. Foi um desenvolvimento mais exógeno do que endógeno. A AV permitiu impedir o fecho de algumas empresas e limitar a sua taxa de desemprego a 11%.²³⁶

Graças ao efeito AV o recenseamento de 1999 marcou o regresso ao crescimento demográfico em Vendôme e restantes municípios do departamento de Loir-et-Cher. Esta evolução fez-se acompanhar de uma renovação urbana e económica. Em 2002 o sucesso do centro de congressos Minotaure aparece como a marca da evolução da cidade e do seu novo papel de pólo regional de desenvolvimento.²³⁷

No entanto, Vendôme é referenciado como um exemplo da pertinência de colocar em causa a existência de efeitos estruturantes da AV. A ausência de potencialidades locais não permitiu um grande desenvolvimento, comprovado pelas dificuldades de criação e atracção de empresas.²³⁸

A AV deu à aglomeração de Reims novos meios de se fazer conhecer nas cidades ligadas à rede de AV como Lille, Rennes, Nantes, Bordeaux ou Strasbourg. Esta realidade iniciou uma

²³² Chevalier, Amiard, Bertrand, Djeridi e Dodier (1995)

²³³ Communauté du Pays de Vendôme et de la ville de Vendôme (2006)

²³⁴ Communauté du Pays de Vendôme et de la ville de Vendôme (2006)

²³⁵ Communauté du Pays de Vendôme et de la ville de Vendôme (2006)

²³⁶ L'Usine Nouvelle (1994)

²³⁷ Communauté du Pays de Vendôme

²³⁸ Bazin, Beckerich, Delaplace, Masson e CERAS-OMI (2004)

dinâmica que se traduziu, nomeadamente pela aceleração da construção de escritórios.²³⁹

As dinâmicas criadas pela região fazem com que a AV possa funcionar como um factor um catalisador (como no caso de Ciudad Real) para regiões com menor nível de desenvolvimento ou como um facilitador (como em Le Mans) para regiões com maior dinamismo económico.²⁴⁰

O efeito catalisador é atingido quando a ligação com a rede de AV permite o desenvolvimento de novas actividades na região, causando crescimento económico. Este efeito é sentido sobretudo em regiões com fraco crescimento ou que se encontram numa fase de transição e necessitam de um forte impulso.

A AV pode funcionar igualmente como facilitador em cidades com economias locais prósperas que necessitam da nova infra-estrutura para acomodar o seu crescimento económico.

²³⁹ Reims Metropole Magazine (2008)

²⁴⁰ Pol (2003)

Conclusão

A chegada da AV traz consigo numerosas expectativas de dinamização económica e social nos novos territórios servidos.

A ligação à rede de AV é muito importante, mas não é suficiente. A maioria dos estudos realizados a respeito, concorda em assinalar que a existência da AV não é condição suficiente para que as localidades por onde passa experienciem, de forma automática, melhorias substanciais na estrutura económica local.²⁴¹

A partir dos casos observados, afiguram-se, então, alguns factores críticos para o sucesso do aproveitamento da infra-estrutura ferroviária de AV.

O primeiro é a existência de um **planeamento estratégico**, a definição do caminho a seguir, da visão estratégica para a cidade e para a região. Este planeamento é concretizado através de políticas urbanísticas (políticas imobiliárias, libertação de terrenos), políticas de incentivo à fixação de empresas e população, políticas promocionais e de comunicação integradas que garantam o desenvolvimento sustentado da cidade e região. A capacidade de dinamismo do comboio de AV vai ser tanto mais importante quanto a maior for a integração existente entre o projecto da sua execução física e o projecto urbano.

Além disso, é necessário assegurar a **acessibilidade e intermodalidade da estação**. As estações devem funcionar como pólo intermodal garantindo a ligação da AV com a rede ferroviária convencional, autocarros urbanos e inter-urbanos e restante rede de transportes públicos. A acessibilidade da estação deve igualmente ser garantida com o reforço das vias rodoviárias e pedonais de acesso, parques de estacionamento e praças de táxis.

A opção da cidade ao planear a localização da estação AV é, primeiramente, se esta deve ser central ou periférica. Esta decisão depende, em primeiro lugar, das lógicas e das possibilidades de negociação com as administrações superiores e, em segundo lugar, das vontades do projecto urbano. Em princípio, uma localização central ou periférica da estação de AV não pressupõe um êxito ou fracasso para a cidade já que o desenvolvimento local não depende unicamente de factores como a localização física, mas sim de uma coerência global

²⁴¹ Tejada Muntaner (2009)

com o projecto.

Outro factor importante a garantir é a **expansão e diversificação de infra-estruturas e serviços** paralelamente à construção da estação de AV. A construção de hotelaria de qualidade, centros de congressos e de negócios, desenvolvimento da restauração e o alargamento da oferta de actividades culturais e de lazer em redor da estação é essencial para garantir a atractividade nomeadamente para o turismo de lazer e de negócios. Também noutras zonas da região são criadas novas infra-estruturas e serviços como hospitais, creches, universidades, escolas e centros desportivos que atraem e permitem a fixação de nova população.

A **mobilização dos actores locais** é essencial para garantir não só a definição como a concretização dos projectos na cidade. A garantia de compromisso deverá vir dos vários níveis governativos – Câmaras e Juntas de Freguesia - e de parceiros no sector privado – Associações Comerciais, Industriais e Empresariais.

É necessário que estes actores tomem medidas de políticas de acompanhamento e de gestão da chegada da AV. Em muitos dos casos estudados revelou-se essencial a criação de entidades coordenadoras e executivas.

A **oferta de AV deve ser adequada às necessidades** locais em termos de frequência, horários e tarifas. Deverão ser criados passes semanais, mensais ou anuais, que permitam e promovam a utilização regular da AV. Na verdade, a influência da AV está muito ligada à qualidade da oferta ferroviária e só se constituiu como factor de localização para as cidades que beneficiaram de uma notável aproximação à capital no que diz respeito a frequências e ao tempo de viagem.²⁴²

Os efeitos da AV serão tanto mais positivos quanto for a **existência de factores de competitividade regional** como mão-de-obra qualificada, população activa, dinamismo económico ou pólos de atractividade económica. Os chamados efeitos de implantação da nova infra-estrutura não são alheios às características e dinâmicas das regiões. A AV pode acelerar efeitos mas dificilmente induz por si só fenómenos novos.

Nos casos observados, podem estabelecer-se algumas relações casuísticas entre a

²⁴² Esteban Martín (1998)

localização da estação e o impacto sobre o modelo urbano. Alguns estudiosos franceses referem que terão de passar duas décadas para que a AV tenha um impacto espacial claro.²⁴³ Além disso, alguns estudos contrariam a existência de efeitos estruturantes da AV. Ciudad Real e Vendôme são muitas vezes referenciadas como emblemáticas desta inexistência de influências visíveis da nova infra-estrutura.²⁴⁴

As alterações na mobilidade e o novo posicionamento territorial são as mudanças mais evidentes e rápidas resultantes do serviço de AV. Assiste-se a um rápido aumento nas relações com as metrópoles vizinhas e sobretudo com a capital e à captação de passageiros de outros modos de transporte e à indução de novos movimentos.

A região que acolhe a nova infra-estrutura torna-se mais amplamente conhecida, com maior capacidade de exibição, com uma imagem melhorada de dinamismo e modernidade. Esta realidade é observada através de alguns indicadores como o número de visitantes ou de reuniões empresariais e outras conferências com lugar nas cidades servidas pela AV.

A AV permite a reestruturação e reinvenção do conjunto urbano. A nova infra-estrutura é motor para a criação de novos bairros e até de novas cidades e é geradora de novas oportunidades para muitas regiões, introduzindo melhorias substanciais na revitalização urbana das cidades e nas acessibilidades.

Além disso permite a ampliação dos mercados de trabalho tradicionais, mas agora em espaços descontínuos. O comboio de AV está a ser responsável por processos de integração metropolitana em distâncias de até 200 quilómetros, criando áreas metropolitanas descontínuas e com grandes vazios entre elas.

A AV contribui para a discussão e para o questionamento dos territórios. Permite deixar claros os seus problemas, as suas fraquezas e revelar as suas forças, obrigando os actores a um posicionamento. Este pode ser de oposição ou de apropriação, podendo, neste sentido contribuir para a construção de uma entidade regional.²⁴⁵

Não há, de facto, dinamização sem inserção da estrutura no projecto dos territórios. A AV só se pode converter num elemento dinamizador quando existe um projecto sólido da cidade e

²⁴³ Tejada Muntaner (2009)

²⁴⁴ Cuadernos de Investigación Urbanística (2005)

²⁴⁵ Bazin, Beckerich, Delaplace, Masson e CERAS-OMI (2006)

do território e quando este é capaz de identificar oportunidades e desenhar as estratégias necessárias para que a AV seja parte integrante desse projecto.

Para tal, é importante conhecer outras experiências. A análise de opções, o estudo do que se passou noutros meios pode ajudar a estabelecer estratégias e tomar decisões.

3. Influências antecipadas pelos interlocutores da região de Leiria

Introdução

A segunda componente do estudo teve como objectivo debater com entidades representantes do tecido económico e social da região de Leiria, no sentido de recolher o seu contributo sobre as possíveis influências da Alta Velocidade na região, bem como sobre oportunidades e acções a dinamizar para o aproveitamento da nova infra-estrutura e para prevenir riscos associados.

Ao nível autárquico foram seleccionadas todas as Câmaras Municipais da área em estudo, Associações Municipais e as Juntas de Freguesia adjacentes à Estação.

Ao nível da actividade económica foram seleccionadas as associações empresariais da área em estudo, várias empresas e associações sectoriais dos clusters de competência local mais importantes (moldes, plásticos, vidro, cerâmica decorativa e estrutural), principais grupos económicos e representantes do sector terciário.

Ao nível da actividade turística, foram seleccionadas as regiões de turismo da área em estudo e, pelo impacto que tem no sector, o Santuário de Fátima.

Foram ainda seleccionadas outras instituições com dimensão e influência relevante na região, no sector do ensino superior, saúde e transportes.

O conjunto de critérios assim definidos permitiu a obtenção de uma base de dados de *stakeholders* que cobre a totalidade do universo político e social da região e que é representativa do seu tecido empresarial, correspondendo a mais de 80% do VAB do Pinhal Litoral.

Neste contexto, foi utilizado o seguinte modelo para auscultação dos agentes da região:

Primeira fase: foram auscultados 53 *stakeholders* através da realização de entrevistas

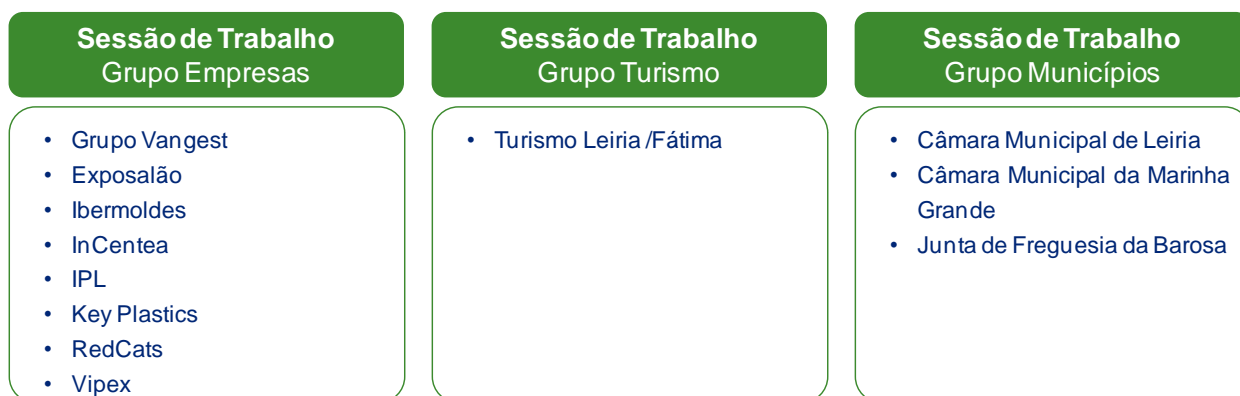
individuais para recolher a percepção sobre as influências observadas ao nível internacional, tendo em conta o contexto da região de Leiria.

Figura 62 – Entrevistas individuais realizadas



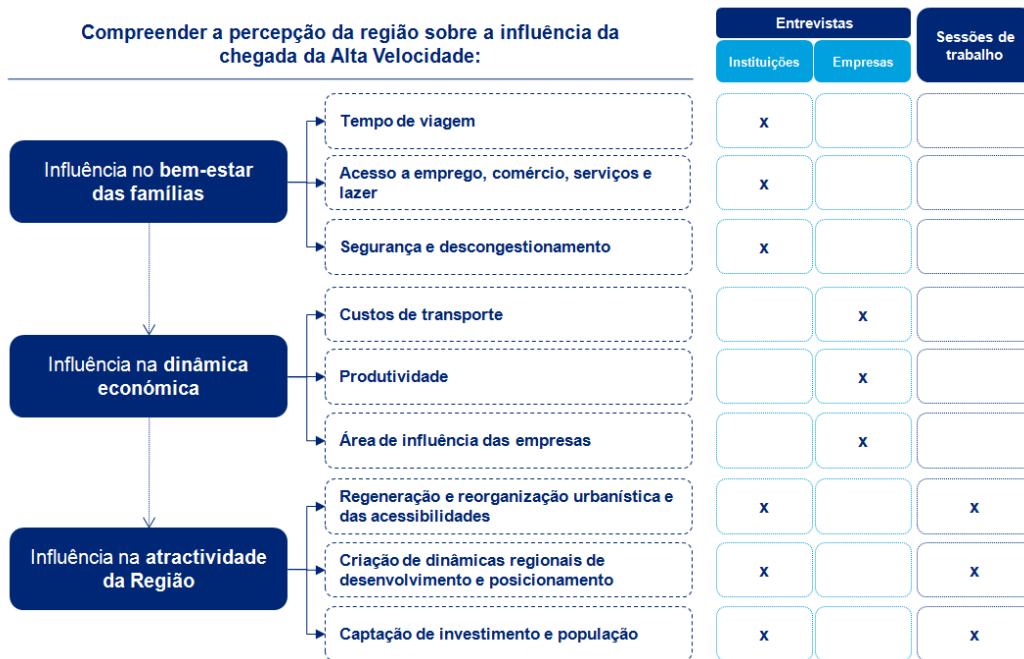
Segunda fase: foram realizadas reuniões com grupos de trabalho, segmentadas por grupo de *stakeholders* para debate das principais conclusões das entrevistas realizadas, bem como para identificação de oportunidades / ameaças decorrentes da chegada da AV e principais dinâmicas a empreender pela região.

Figura 63 – Composição das sessões de trabalho



Para a sistematização dos resultados desta componente do estudo, foi seguida a seguinte metodologia de apresentação:

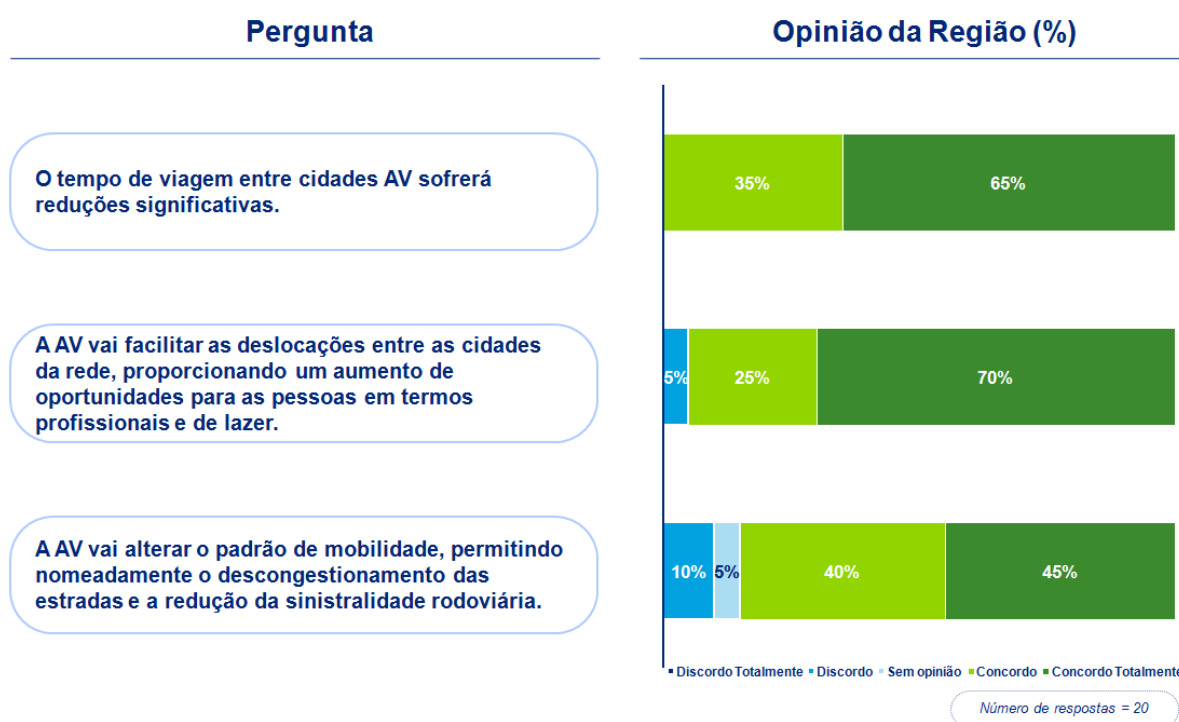
Figura 64 – Metodologia de apresentação de resultados



Influência no bem-estar das famílias

No estudo realizado com base em regiões espanholas e francesas com características comparáveis a Leiria foi possível apurar uma notória influência positiva da Alta Velocidade no bem-estar da população centrada em três aspectos: “tempo de viagem”, “proximidade e oportunidades profissionais e de lazer” e “melhoria das condições de mobilidade e segurança rodoviária”. De modo a caracterizar a influência da AV para o bem-estar geral da população da Região, em particular das famílias, apurou-se a opinião dos agentes institucionais no que respeita a esses aspectos.

Figura 65 – Influência da Alta Velocidade no bem-estar das famílias



De acordo com as respostas obtidas por parte das Instituições que compõem a amostra, foi possível verificar que existe uma noção clara de que a AV irá permitir uma redução dos tempos de viagem, tendo este factor sido referido pela totalidade dos inquiridos. Deste modo existem ganhos em proximidade física mas também, e principalmente, em tempo disponível para a concretização de outras actividades, podendo este facto influenciar positivamente o actual padrão de procura de emprego e atracção de quadros superiores para a Região. No que concerne ao sector turístico, actividades culturais e de lazer, a infraestrutura contribuirá de forma assinalável para um melhor aproveitamento da oferta

actualmente já existente podendo potenciar a instalação e exploração de outras áreas complementares. Este factor é mencionado pela clara maioria dos inquiridos.

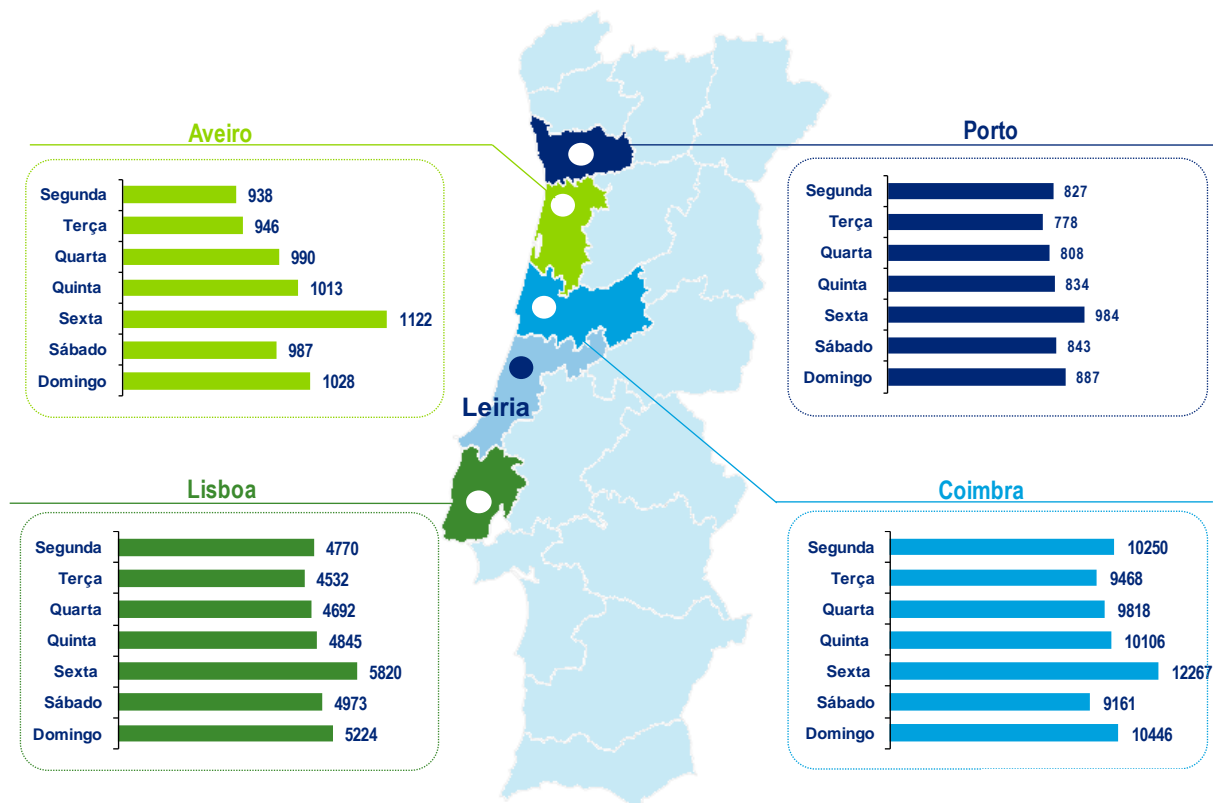
Verifica-se que uma percentagem bastante elevada de inquiridos (85%) prevê uma influência positiva da AV na alteração dos padrões de mobilidade que caracterizam, actualmente, a Região. Contudo, é notória a forte dependência da utilização do automóvel nas deslocações locais, inter e supra-regionais, pelo que a mudança de mentalidades e consequente alteração de hábitos de mobilidade serão desejáveis, de modo a justificar a opção pelos transportes colectivos em detrimento do transporte individual com o consequente alívio das infra-estruturas rodoviárias, criando-se melhores condições para a redução dos actuais níveis de sinistralidade.

De modo a enquadrar o padrão de mobilidade dos residentes e trabalhadores na Região de Leiria para as outras Regiões/Cidades da Rede de Alta Velocidade e antecipar a potencialidade de utilização de Alta Velocidade apresentam-se as deslocações diárias em auto-estrada, os locais de residência do universo de estudantes do IPL, o padrão de deslocações diárias dos docentes do IPL e dos médicos do Hospital Santo André.

A Região de Leiria está situada entre as duas maiores cidades do País, Lisboa e Porto, as quais têm ligações rodoviárias através da A1 e A8/A17, bem como pelo itinerário principal IC2/EN1, que apresenta, actualmente, elevados níveis de tráfego, nomeadamente de veículos pesados. O nível de serviço que actualmente oferece é frequentemente baixo, conjugado com níveis de sinistralidade elevados. Neste contexto, de modo a caracterizar o actual padrão de mobilidade entre o distrito de Leiria e os adjacentes, foi efectuada uma análise da informação facultada pelos concessionários de auto-estradas que servem a região (Figura 66). Desta análise, destacam-se os fluxos diários entre Leiria e Coimbra, com valores duplos dos registados entre Leiria e Lisboa. Face ao desequilíbrio dos valores populacionais entre Coimbra e Lisboa não deixa de ser de registar a forte interligação que existe entre estas regiões.

De referir também o relevo que assumem os movimentos diários entre Leiria e Lisboa, particularmente nos dias próximos do fim-de-semana incluindo este. Para os distritos de Aveiro e Porto verificam-se movimentos diários significativos, que também devem ser considerados tendo em conta que a AV servirá estes destinos com os quais a Região de Leiria mantém já relações socioeconómicas relevantes.

Figura 66 – Padrão de deslocações diárias em auto-estrada da Região de Leiria para Lisboa, Coimbra, Aveiro e Porto (# de viagens ida e volta)



Fonte Brisa, Auto-estradas do Atlântico e Brisa; Análise: IPL/Deloitte

No que concerne à área de influência do IPL em termos de captação de alunos é possível verificar a elevada concentração de residentes no corredor Lisboa-Braga, sendo que apenas 20% dos estudantes não se encontram inseridos neste eixo.

Para além deste aspecto destaca-se o número significativo de residentes no distrito de Leiria seguido do distrito de Santarém.

Já numa análise das deslocações diárias de docentes ao serviço do IPL (Figura 68) entre os seus locais de residência e as escolas da cidade de Leiria, destaca-se a maior importância relativa de Coimbra, seguida por Lisboa, Porto e com valores mais baixos de Aveiro e outras regiões.

Figura 67 – Área de influência do Instituto Politécnico de Leiria

Local de residência dos estudantes do IPL

- 8.300 estudantes

- Dos quais apenas 20% são residentes em regiões que não serão servidas pelo corredor de Alta Velocidade Lisboa – Porto.

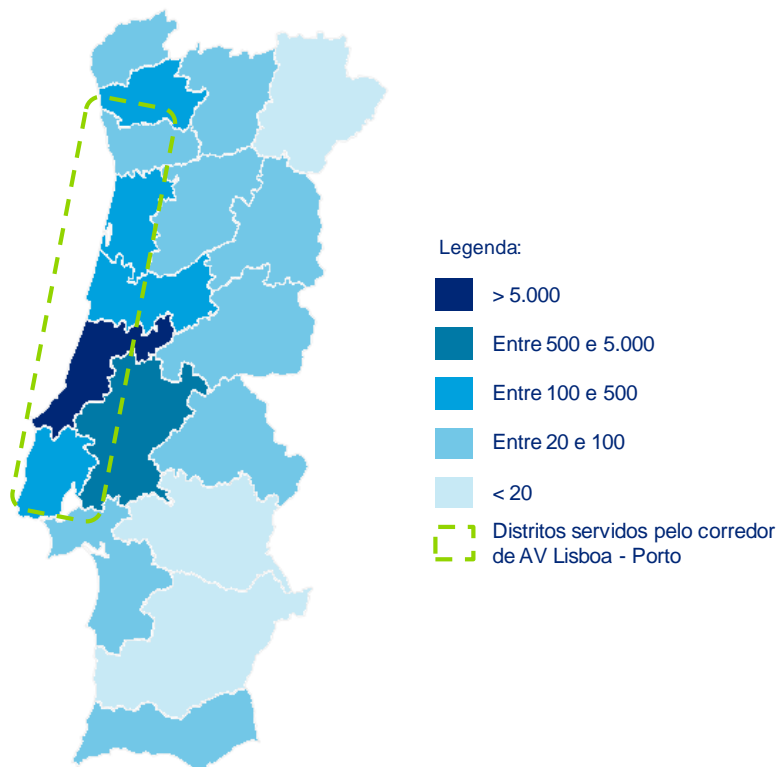
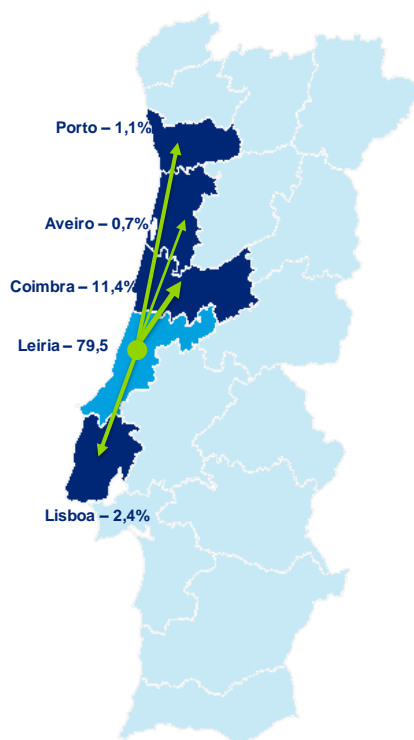


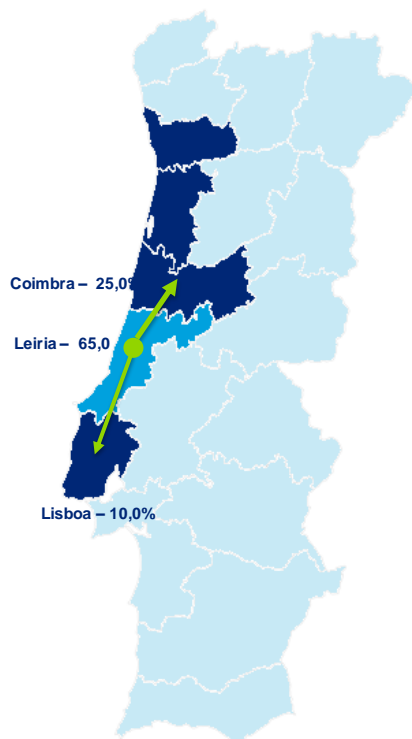
Figura 68 – Deslocações diárias de docentes IPL



Em relação ao Hospital de Santo André (HSA) é de assinalar que, de entre cerca de 300

médicos que ali trabalham, cerca de aproximadamente 25% vem diariamente de Coimbra. Este facto vem sublinhar a forte relação que existe entre estas regiões, o que já foi notório no padrão de deslocações diárias em auto-estrada (Figura 66).

Figura 69 – Deslocações diárias de médicos do HSA



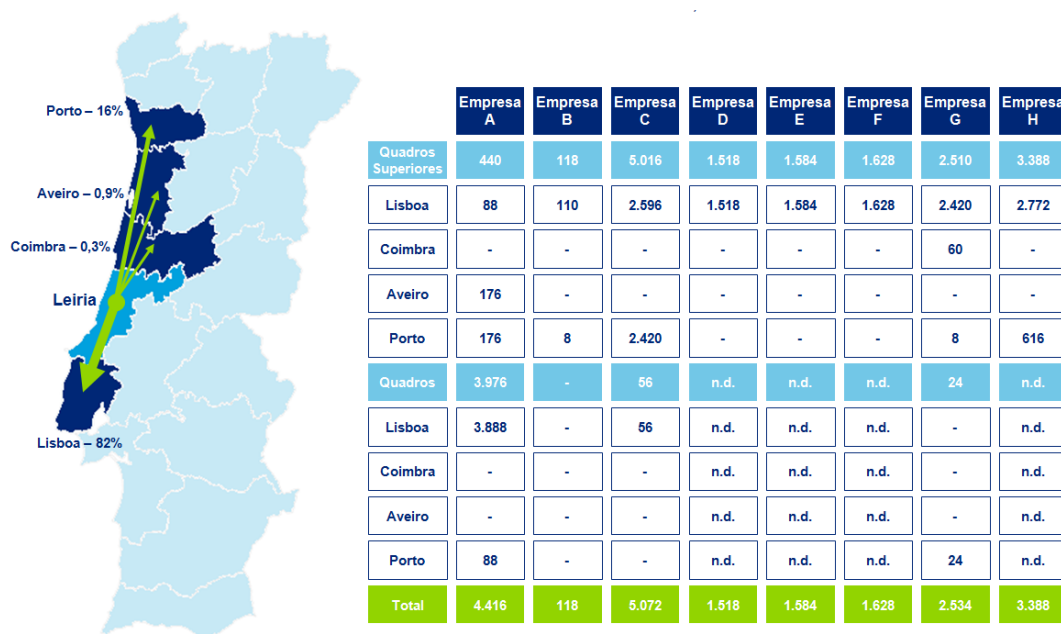
Influência na dinâmica económica

Para melhor compreensão da percepção das empresas relativamente à influência da Alta Velocidade na dinâmica económica, estruturou-se a sua opinião em torno de três vertentes:

- Influência da Alta Velocidade nos custos de transporte;
- Influência da Alta Velocidade na produtividade;
- Influência da Alta Velocidade na área de influência das empresas.

Neste contexto, foi analisado, em primeiro lugar, o padrão de deslocação dos colaboradores das empresas e o modo de transporte mais utilizado.

Figura 70 – Deslocações anuais nacionais de uma amostra de 8 empresas da região de Leiria (# viagens ida e volta)







Fonte: Entrevistas individuais realizadas

Da observação do padrão de deslocações, conclui-se que 82% das viagens anuais realizadas pelos dirigentes e colaboradores das empresas entrevistadas têm Lisboa como principal destino.

Relativamente ao modo de transporte utilizado, as empresas referem que, para deslocações dentro do país, o modo preferencial é o carro e para deslocações fora do país é o avião, sendo o aeroporto de Lisboa o mais utilizado.

Figura 71 – Modo de transporte utilizado pelas empresas da região

Distribuição modal actual das deslocações das empresas analisadas (%)	 Carro	 Autocarro	 Comboio	 Avião
• Para deslocações dentro do país o modo de transporte preferencial é o carro	96%	0%	4%	0%
• Para deslocações fora do país , o modo de transporte preferencial é o avião	30%	0%	0%	70%

Número de respostas = 26

Fonte: Entrevistas individuais realizadas

Adicionalmente, procurou-se entender o papel da Alta Velocidade na modificação do padrão de mobilidade dos colaboradores das empresas: 96% das empresas consideraram que a Alta Velocidade irá criar condições para alterar a actual repartição modal. Essa alteração terá maior ênfase na deslocação dos quadros superiores e técnicos. Foi ainda referido, por alguns dos entrevistados, que para além de vir substituir o modo de transporte a Alta Velocidade pode igualmente contribuir para o acréscimo da frequência de deslocações de Leiria para outras cidades da rede AV (em particular, para Lisboa). Em seguida, comparou-se o custo e tempo de uma viagem em viatura particular com uma viagem em comboio de AV:

Figura 72 – Custo unitário e tempo de deslocação da viatura particular e de comboio de AV (valores aproximados)

Cidades	Viatura Particular		Comboio de alta velocidade		Poupança por viagem	
	*Custo unitário (1 viagem)	Tempo (min)	*Custo unitário (1 viagem)	Tempo (min)	*Custo	Tempo (min)
Lisboa	22 €	90	16 €	35	6 €	55
Coimbra	12 €	60	8 €	15	4 €	45
Aveiro	18 €	80	17 €	30	1 €	50
Porto	29 €	126	23 €	40	6 €	86

Fonte: RAVE e Via Michelin

Tendo por base o padrão de deslocação das empresas entrevistadas, verifica-se que o custo da viagem em comboio de AV é menor do que o custo que decorre da utilização de viatura particular.

Para as empresas consideradas, a alteração do modo de transporte poderá representar uma poupança anual total de cerca de 115.000 € e 20.000 horas.

Figura 73 – Poupança (em € e horas) decorrente da utilização da AV com base nas deslocações anuais da amostra de 8 empresas da região de Leiria

		Poupança Anual (€)								Poupança Anual (horas)							
		Emp.C	Emp.A	Emp.H	Emp.G	Emp.E	Emp.D	Emp.F	Emp.B	Emp.C	Emp.A	Emp.H	Emp.G	Emp.F	Emp.E	Emp.D	Emp.B
Quadros Superiores	Lisboa	14.719	499	15.717	13.846	8.981	8.607	9.231	624	2.380	81	2.541	2.239	1.492	1.452	1.392	101
	Coimbra	-	-	-	235	-	-	-	-	-	-	-	45	-	-	-	-
	Aveiro	-	268	-	-	-	-	-	-	-	147	-	-	-	-	-	-
	Porto	14.762	1.074	3.758	49	-	-	-	49	3.469	252	883	11	-	-	-	11
	Poupança	29.481	1.841	19.475	14.130	8.981	8.607	9.231	673	5.848	480	3.424	2.295	1.492	1.452	1.392	112
Quadros	Lisboa	318	22.045	n.d.	-	n.d.	n.d.	n.d.	-	51	3.564	n.d.	-	n.d.	n.d.	n.d.	-
	Coimbra	-	-	n.d.	-	n.d.	n.d.	n.d.	-	-	-	n.d.	-	n.d.	n.d.	n.d.	-
	Aveiro	-	-	n.d.	-	n.d.	n.d.	n.d.	-	-	-	n.d.	-	n.d.	n.d.	n.d.	-
	Porto	-	537	n.d.	146	n.d.	n.d.	n.d.	-	-	126	n.d.	34	n.d.	n.d.	n.d.	-
	Poupança	318	22.582	n.d.	146	n.d.	n.d.	n.d.	-	51	3.690	n.d.	34	n.d.	n.d.	n.d.	-
Poupança Total		29.799	24.423	19.475	14.276	8.981	8.607	9.231	673	5.900	4.170	3.424	2.329	1.492	1.452	1.392	112

Fonte: Entrevistas individuais realizadas, RAVE, Via Michelin e Deloitte

Apesar da redução dos custos de transporte que o exercício anterior evidencia, para as empresas entrevistadas as principais vantagens na utilização do comboio de AV são claramente a redução e a rentabilização do tempo de viagem em actividades de maior valor acrescentado. Foi ainda possível apurar que estes factores, associados ao descanso que a viagem possibilita, deverão contribuir, do ponto de vista dessas mesmas empresas, para uma maior predisposição a trabalhar e logo permitirão um aumento da produtividade. De facto, e conforme a Figura 74, cerca de 80% das empresas são apologistas dos ganhos de produtividade que a utilização da Alta Velocidade deverá proporcionar.

Figura 74 – Percepção dos ganhos de produtividade decorrentes da Alta Velocidade



Fonte: Entrevistas individuais realizadas

Devido à especificidade do negócio, o acréscimo de produtividade é sobretudo notado pelas empresas pertencentes ao sector terciário (aproximadamente 90% das empresas deste sector).

O sucesso da Alta Velocidade (nomeadamente, associado à redução dos tempos de viagem) está, ainda assim, dependente da frequência de viagens disponíveis, bem como da existência de uma boa rede intermodal.

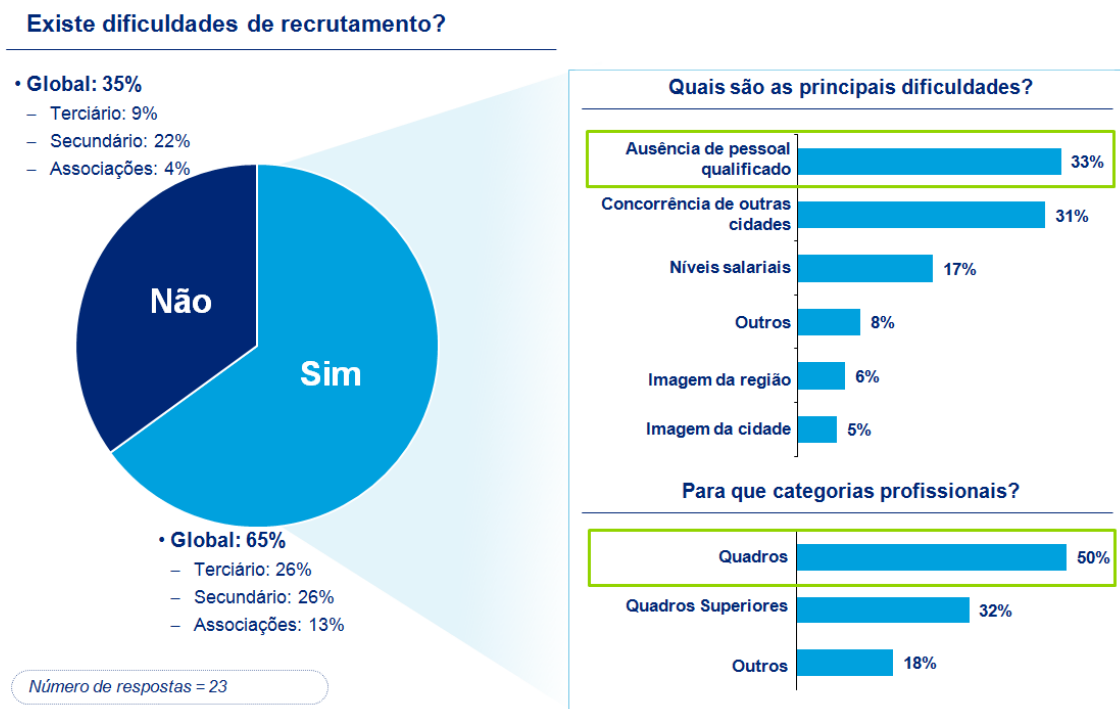
Para além desta questão, foi também sublinhado por alguns entrevistados, o papel importante que a Alta Velocidade poderá desempenhar no sentido de facilitar a deslocação dos clientes à empresa, sendo por conseguinte, um factor de promoção da competitividade empresarial.

No que respeita à alteração do padrão de mobilidade em termos de deslocações casa/trabalho, as respostas já não são tão uniformes. A haver alterações será sobretudo para trabalhadores mais qualificados (pelo seu maior poder de compra e por eventualmente estarem mais sensibilizados para a utilização dos transportes públicos) e está dependente do custo da viagem.

Um segundo grupo de questões do inquérito destinou-se a perceber o mercado de trabalho da região, em particular as eventuais dificuldades de recrutamento sentidas pelos

inquiridos. Pelas respostas obtidas, é notório que a maioria dos *stakeholders* considera a região bastante atractiva para quem está à procura de emprego (até pela elevada dinâmica empresarial que a caracteriza). Ainda assim, é assinalada alguma dificuldade de recrutamento em algumas áreas (Figura 75).

Figura 75 – Percepção das dificuldades de recrutamento



Fonte: Entrevistas individuais realizadas

As dificuldades de recrutamento são manifestamente mais evidentes no caso de empresas pertencentes ao sector terciário (são notadas por cerca de 75% das empresas deste sector) e no caso das associações comerciais.

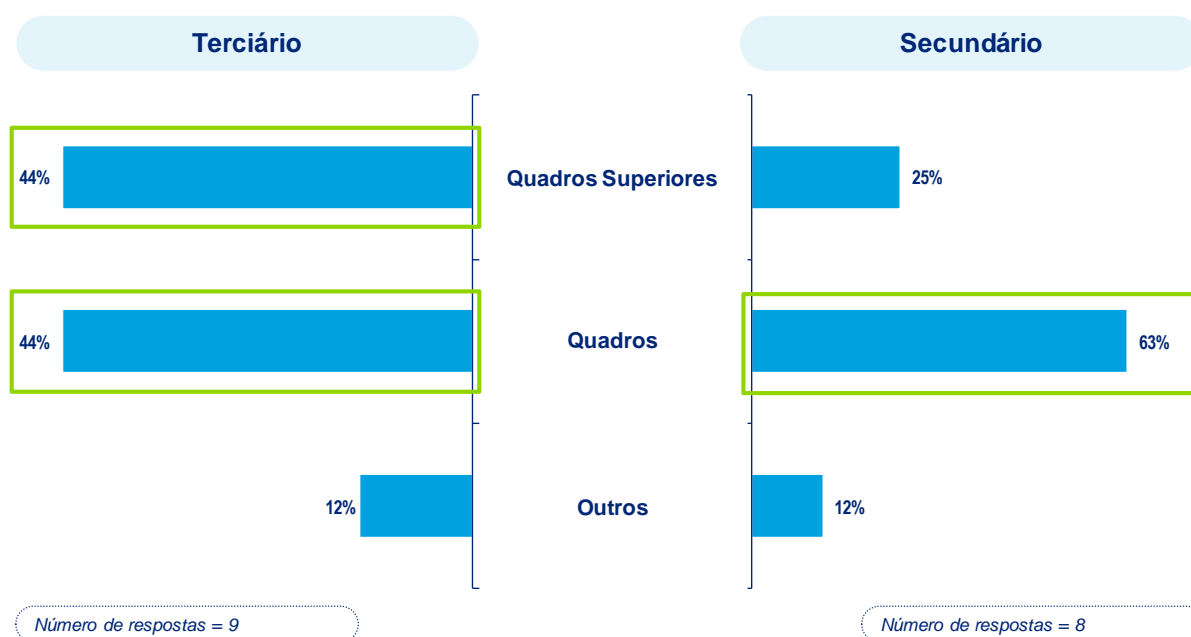
As maiores dificuldades verificam-se ao nível do recrutamento de trabalhadores com maiores competências adquiridas (em ambas as vertentes de qualificação e de experiência).

Ainda no sentido de permitir uma melhor leitura das respostas obtidas, analisaram-se os resultados desagregados por sectores de actividade (Figura 76).

No caso do sector secundário, observam-se dificuldades no recrutamento de quadros técnicos (p.e. com formação em gestão de recursos humanos, na área química e de cerâmica, e em diversas engenharias). Já para o sector terciário, é também notória a ausência de quadros superiores disponíveis no mercado de trabalho.

Figura 76 – Percepção da dificuldade de recrutamento por sector e qualificação profissional

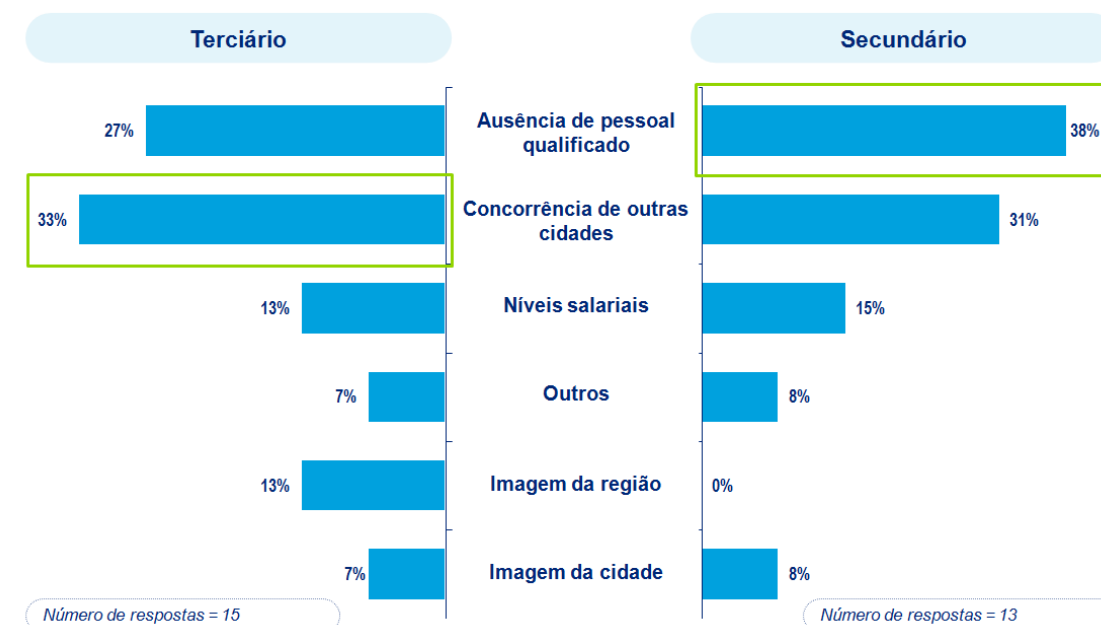
Quais são as categorias profissionais, onde existe maior dificuldade de recrutamento?



A mesma desagregação foi ainda efectuada no sentido de compreender os motivos associados à dificuldade de recrutamento.

Figura 77 – Percepção das razões subjacentes às dificuldades de recrutamento por sector

Quais são as principais dificuldades, sentidas ao nível do recrutamento?



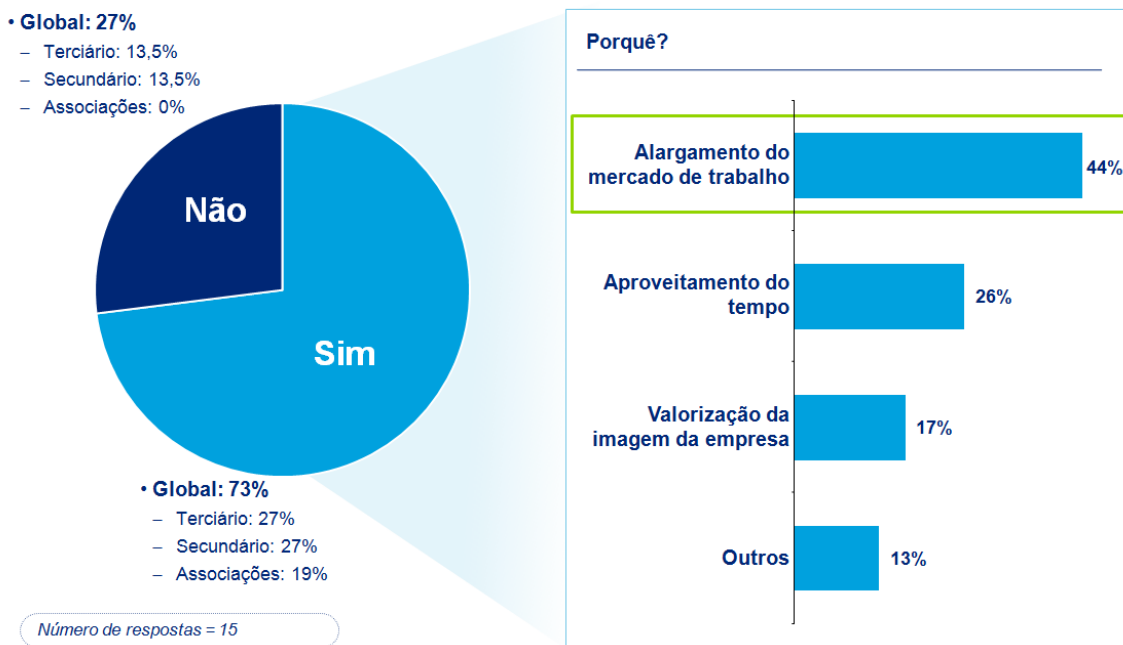
O sector terciário sente claramente a concorrência de outras cidades (nomeadamente Lisboa, Aveiro e Coimbra) na captação e fixação de recursos mais qualificados. Já no que

respeita ao sector secundário, este aspecto é menos importante, sendo que a principal dificuldade reside em encontrar pessoas com as competências adequadas à função a desempenhar.

Relativamente ao contributo da Alta Velocidade para a resolução deste problema (Figura 78), a grande maioria das empresas com alguma dificuldade de recrutamento considera que a AV poderá resolver ou atenuar este problema por permitir o acesso a um mercado de trabalho mais alargado (sobretudo no caso de trabalhadores com níveis de maior qualificação).

Figura 78 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para o recrutamento

A Alta Velocidade pode modificar esta situação?



Por outro lado, a influência que a AV apresenta no bem-estar da população (até por aproximar Leiria a outros centros urbanos permitindo desse modo o acesso a um conjunto de actividades bastante diversificado), facilita a atracção e fixação de pessoas na Região com reflexos no recrutamento.

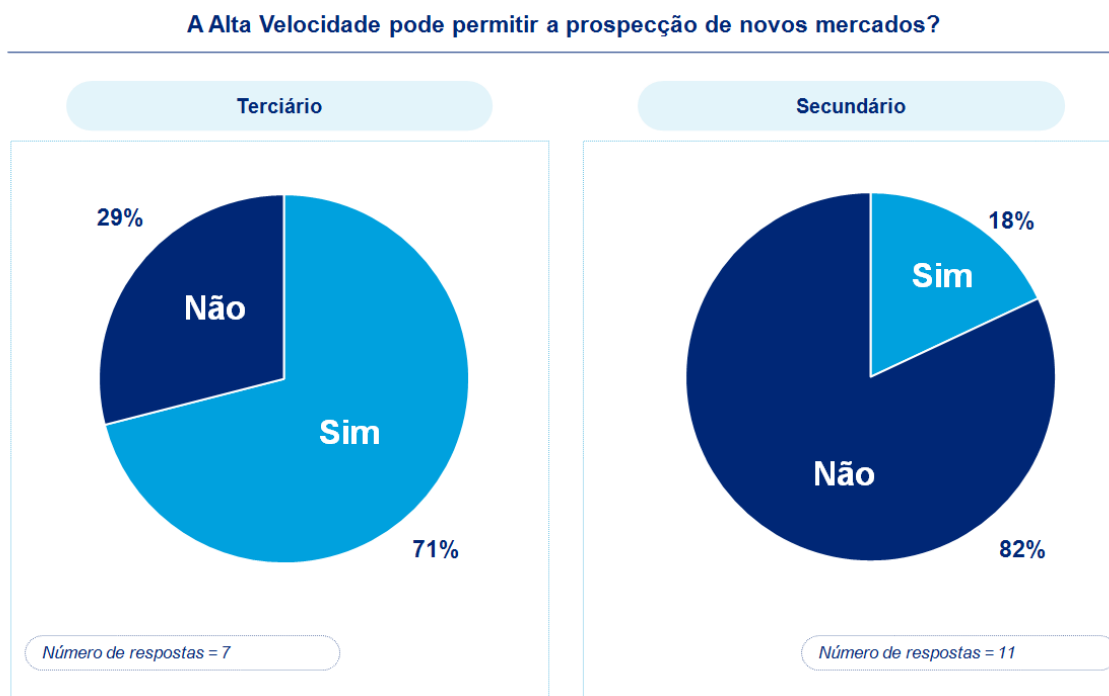
Para 27% das empresas entrevistadas, a AV não representará uma alteração significativa na capacidade de recrutamento da região porque consideram que Leiria já está bem servida em termos de acessibilidades (auto-estradas) e admitem que, em alguns casos, o problema de escassez de recursos qualificados é nacional.

Com a terceira parte da entrevista pretendeu-se aferir a importância da AV para a

organização do mercado no qual as empresas estão inseridas.

A maioria das empresas do sector secundário considera que a AV não permitirá a prospecção de novos mercados, o que decorre sobretudo da especificidade do negócio e por serem empresas que já têm uma marca bastante forte no mercado (Figura 79).

Figura 79 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para a prospecção de novos mercados



Já as empresas do sector terciário e associações de empresas (onde se inclui o pequeno comércio) consideram que a acessibilidade acrescida não só permite uma maior prospecção de mercado, como possibilita o alargamento do mercado pelo número de pessoas que tendencialmente passarão a vir a Leiria.

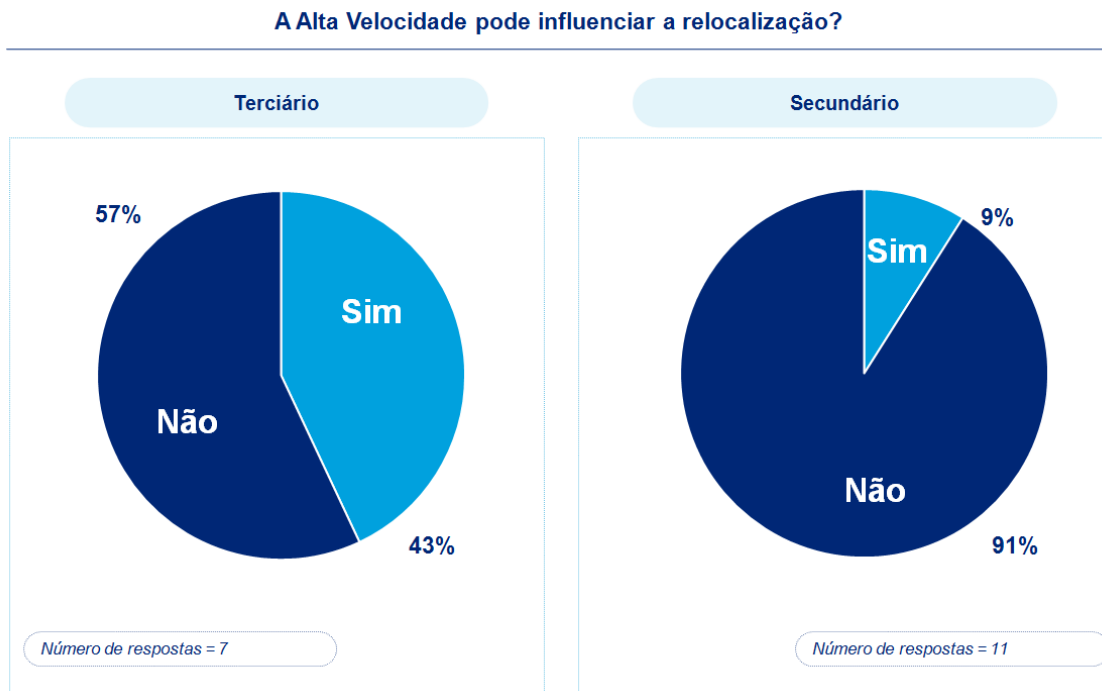
Por último (Figura 80), tentou-se apurar que empresas poderão vir a manifestar interesse em mudar a localização pela existência da AV (em particular, para próximo da zona da estação).

As empresas do sector terciário admitem a possibilidade de se virem a localizar próximas da estação (para adquirirem uma nova centralidade).

Já as empresas do sector secundário revelam uma maior relutância em alterar a localização pela AV – o que é expectável dado que, na maioria dos casos, já se encontram bastante próximas da infra-estrutura e dado os avultados custos de mudança. Ainda assim, note-se que:

- a) as empresas entrevistadas admitem que, no caso de equacionarem uma mudança de localização, o estar próximo da AV será claramente uma variável influente para a decisão;

Figura 80 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para a realocização das empresas



- b) alguns entrevistados consideram que o facto de Leiria ser uma cidade servida pela Alta Velocidade pode ser determinante para vir a ser escolhida por uma empresa multinacional;
- c) foi ainda apurado que a Alta Velocidade possibilita o desenvolvimento de dinâmicas locais que tornarão a região mais competitiva, o que claramente influencia a decisão de localização de outras empresas exteriores à região (efeitos indirectos – economias de aglomeração).

Influência na atractividade da região

A atractividade das Regiões está intimamente associada ao nível de competitividade e inovação, o qual, por sua vez, está ligado à capacidade de atracção de investimentos na área das indústrias criativas, de serviços, turismo, transportes, entre outras, com a consequente geração de novos empregos. Com base nestes pressupostos, as Instituições foram auscultadas para aferir os impactos que poderão advir da futura existência da AV em relação aos seguintes aspectos:

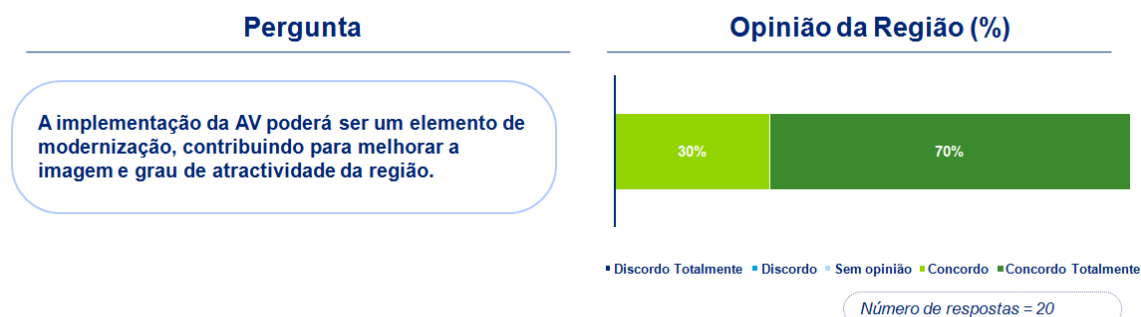
- Capacidade e qualidade da oferta hoteleira;
- Potencialidades existentes ao nível histórico e cultural;
- Reforço da comunicação e políticas promocionais;
- Incentivos à fixação de empresas – disponibilidade de terrenos, diminuição da derrama e outros impostos, Gabinete de apoio à fixação de empresas (interlocutor único);
- Captação de Congressos, Feiras, Eventos desportivos, etc.

Quando questionados, os *stakeholders* da Região apontam respostas claras para a importância da AV enquanto elemento de “modernização”, de “melhoria da imagem e grau de atractividade da Região” ou enquanto alavanca para o sector empresarial e com perspectivas de alterações significativas para o mercado de trabalho associado ao sector tecnológico. A rede de alta velocidade pode alterar, igualmente, a forma como se efectuam as deslocações diárias com implicações ao nível do paradigma da habitação, podendo contribuir para a fixação de pessoas na Região. Permitirá também a ligação aos principais mercados ou plataformas de abastecimento e escoamento de produtos, fortalecendo a competitividade do sector empresarial com consequências ao nível da economia regional.

A AV potenciará também elementos essenciais para o sector do turismo, fomentando novos investimentos e melhorias ao nível quantitativo e qualitativo em termos da oferta do sector hoteleiro e serviços de apoio ao turismo, cultura e desporto. O potencial da Região, conjugando uma oferta diversificada de produtos turísticos, nomeadamente as suas praias e linha costeira, paisagem natural, centros históricos, monumentos – alguns deles património mundial, termalismo, património edificado e a gastronomia regional, com a redução significativa de tempo na ligação a Espanha, contribuirá decisivamente para o

desenvolvimento da actividade turística, com os consequentes benefícios económicos expectáveis.

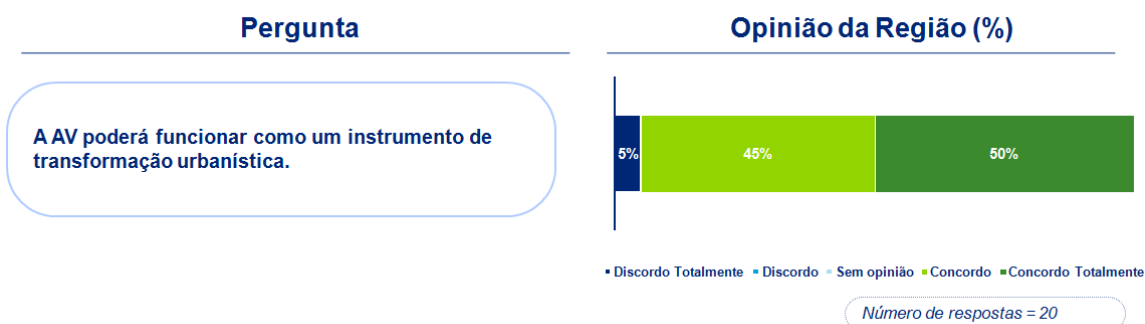
Figura 81 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para a atractividade da região



Face ao elevado número de turistas religiosos que visitam Fátima, a AV assumir-se-á forçosamente como um elemento catalisador deste fenómeno. Contudo, a dispersão geográfica desta oferta recomenda a necessária articulação entre os territórios e a nova infra-estrutura, para a qual deverão estar devidamente planeados serviços de transporte colectivos, bem como investimentos de melhoria nas infra-estruturas já existentes, em especial na Linha do Oeste.

A quase totalidade dos agentes-chave da região sujeitos ao inquérito considera que construção da AV, desde que articulada com os instrumentos de gestão territorial que definem os princípios orientadores estabelecidos para a região, vem potenciar transformações urbanísticas, especialmente na área de influência de estação de Alta Velocidade (Figura 82).

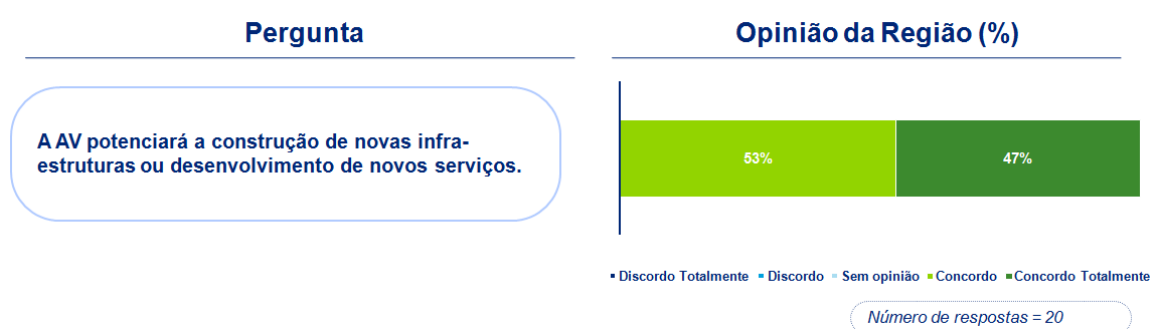
Figura 82 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para a transformação urbanística



A generalidade dos inquiridos considera a área de influência de estação de Alta Velocidade importante como pólo de fixação de empresas, centro logístico, atracção de indústrias de

tecnologias avançadas e serviços de apoio ao sector empresarial e turístico, onde se prevê a fixação de unidades hoteleiras e de restauração, assumindo-se como uma nova centralidade. Considera-se que a AV potenciará a componente de desenvolvimento de novas infra-estruturas (Figura 83), nomeadamente ao nível da promoção de melhoria das acessibilidades rodoviárias, ferroviárias e aeroportuárias, contribuindo para o desenvolvimento económico e para a criação de novos empregos competitivos.

Figura 83 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para o desenvolvimento de novas infra-estruturas



Os *stakeholders* da região consideram igualmente relevante a influência positiva da AV sobre novos investimentos associados ao sector terciário (em especial ao nível do turismo). Antecipam ainda que o sector da habitação será igualmente potenciado com novas zonas de expansão na área de influência da estação da AV que servirá a região de Leiria.

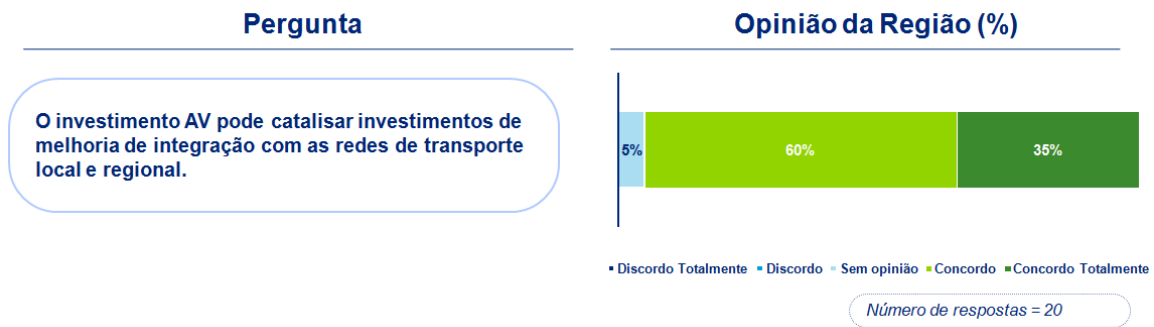
A ligação entre a estação de AV e a região envolvente é crucial ao seu sucesso (Figura 85), sendo necessário garantir a sua integração nas acessibilidades dos vários modos de transporte. As instituições consideram prioritária a captação de investimentos para a renovação da Linha do Oeste, actualmente com níveis de operacionalidade bastante reduzidos, frequências baixas e taxas de ocupação muito baixas.

Para além desta intervenção, os agentes locais acreditam que o investimento na AV servirá de alavanca ao investimento de novas ligações ferroviárias, por exemplo o reforço de ligação ferroviária à estação de Caxarias, servindo Fátima, como ponto de ligação da linha do Oeste à linha do Norte, bem como é expectável o despoletar de sinergias regionais (Figura 85) com a base aérea de Monte Real, potenciando a realização de investimentos para a sua utilização como aeroporto regional.

O sector dos transportes colectivos rodoviários assume igualmente um papel preponderante

de ligação entre as populações da região, sendo que, com a existência da AV, deverão ser repensadas e adensadas novas ligações locais e supra-locais com serviços de operacionalidade atractivos para os utilizadores, promovendo-se a intermodalidade.

Figura 84 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para a intermodalidade



Ao nível dos transportes, também o sector do turismo terá um papel importante na dinamização de novos serviços (agências de viagens, operadores turísticos) para a captação de novos utentes.

Espera-se que sejam executadas soluções de melhoria das redes de transporte a nível local (Leiria e Marinha Grande), desde novas ligações em transportes colectivos rodoviários, como a eventual implementação de um serviço de metro ligeiro de superfície entre os centros urbanos de Leiria e Marinha Grande.

Figura 85 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade como catalisador regional



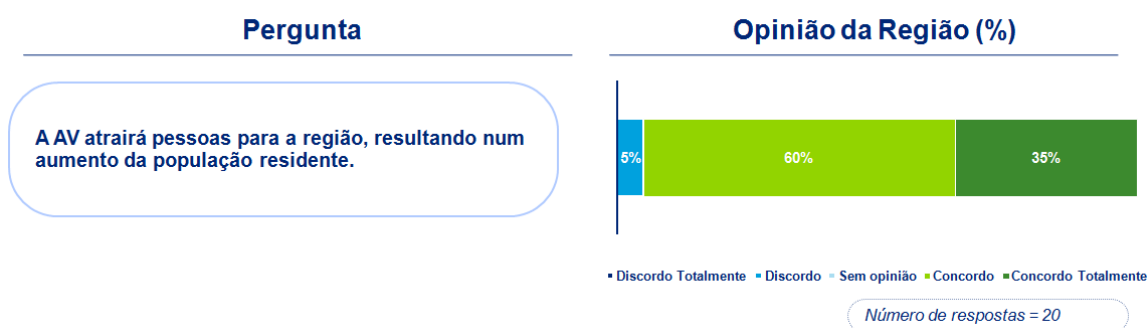
A grande maioria dos inquiridos atribui sinais de aumento de confiança na região pela presença da AV, prevendo fortes investimentos empresariais, com destaque para o sector da metalomecânica, plásticos, cerâmica, moldes, entre outros.

A aposta no sector do turismo será uma oportunidade para novos investimentos materiais e imateriais associados à cultura e património da região, com realce para a Região de Turismo

do Oeste e a proximidade às regiões demarcadas de Sicó e Serra de Aire e Candeeiros. Potenciar-se-ão assim novos investimentos, quer associados ao turismo (hotelaria e restauração) quer ao sector dos transportes.

A diminuição dos tempos de deslocação aos grandes centros urbanos potenciada pela Alta Velocidade (Figura 86), permitirá fixar mais pessoas com predisposição para se deslocar diariamente a outros pólos urbanos de relevo. A fixação de novas empresas na região associada ao aumento da oferta de emprego permite, de igual forma, atrair e fixar população.

Figura 86 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade na atracção e fixação de população



Os stakeholders locais detêm um papel preponderante no lançamento e dinamização de desafios decisivos para o fortalecimento de dinâmicas locais associadas à infra-estrutura da AV. Nesta sequência, os inquiridos crêem que a AV potenciará novos desenvolvimentos (Figura 87) associados sobretudo aos sectores da Indústria, Educação e Turismo.

Figura 87 – Percepção da contribuição da Alta Velocidade para a criação de novas dinâmicas locais



Especificamente, prevê-se que a AV contribua de forma positiva para o desenvolvimento de produtos turísticos associado ao Mar, enquanto recurso. A dinâmica associada ao sector turístico poderá estar ligada ao desporto, ao golfe e ao turismo cultural – importantes

âncoras na demarcação de uma região de turismo de excelência. Acresce ainda o objectivo (da CM Óbidos) de assumir uma maior competitividade no mercado internacional de congressos (turismo de negócios) bem como a possibilidade em adicionar à actual oferta no sector hoteleiro, cerca de 10 000 camas até 2012.

Outras infra-estruturas de transportes, saúde, segurança e educação são fundamentais para promover o território. Por isso, os agentes locais referem a AV como elemento chave de dinamização das indústrias locais, reforçando os produtos locais no mercado global, em especial do sector vidreiro e moldes.

A generalidade dos inquiridos referiu a educação (oferta formativa de mão de obra qualificada da região) como um dos factores mais relevantes para a afirmação de uma região inovadora e competitiva. Consideraram nesse aspecto, o papel do Instituto Politécnico de Leiria como fundamental, podendo a AV contribuir para a sua competitividade e por essa via reforçar ainda mais a sua ligação ao meio empresarial envolvente, servindo de motor à atracção de população estudantil e quadros superiores.

A AV terá influência ao nível da reestruturação urbana dos espaços envolventes à nova estação com conseqüentes alterações e melhorias ao nível das acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, aproximando Leiria aos centros de decisão estratégica e aumentando a área de influência das empresas locais.

Contudo, a AV deverá ser reflectida no sentido de reverter as ameaças subjacentes ao investimento que esta infra-estrutura implica, nomeadamente salvaguardar situações de desenvolvimento urbano desarticulado, minimizar impactos da especulação imobiliária, prever situações de concorrência de empresas exteriores e travar a saída de algumas da região.

Neste sentido e de acordo com a interpretação dos contributos dos agentes locais, espera-se que as principais iniciativas de desenvolvimento territorial vaticinem um planeamento integrado e sustentado para os municípios de Leiria e Marinha Grande, que inclua os sectores do turismo, indústria, habitação e transportes como prioridades temáticas das agendas estratégicas locais.

Oportunidades, riscos e recomendações de acção

Na sequência das entrevistas individuais realizadas na região, foram realizadas três sessões de debate organizadas por tipologia de interlocutores.

Os objectivos das sessões foram a partilha das principais conclusões decorrentes das entrevistas realizadas e a identificação em conjunto das oportunidades, riscos e principais acções a empreender pela região face à chegada da AV.

A primeira reunião agrupou os dirigentes de oito empresas fortemente representativas do tecido empresarial da região, quatro do sector secundário e os restantes do sector terciário. A segunda sessão foi dirigida às entidades do turismo da região, tendo estado presente o Presidente da Região de Turismo Leiria – Fátima. Por fim, a terceira sessão de trabalho reuniu o Presidente da Câmara Municipal de Leiria e o Vice-presidente da Câmara Municipal da Marinha Grande, os dois municípios que partilharão a nova estação, assim como o Presidente da Junta de Freguesia da Barosa, onde esta ficará localizada.

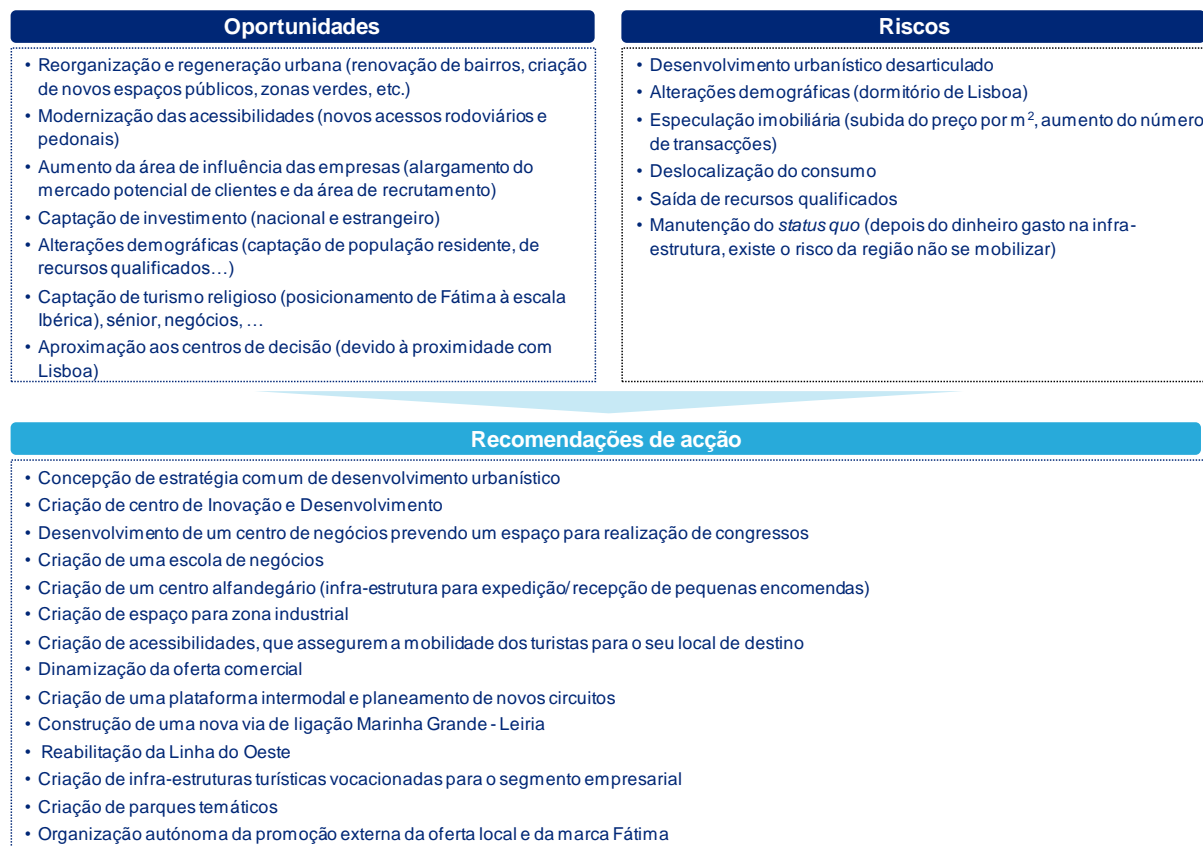
O resultado destas sessões de trabalho encontra-se sistematizado na Figura 88.

Com efeito, os vários interlocutores foram unânimes em considerar que a AV será potenciadora de grandes oportunidades para a região sobretudo no que diz respeito ao crescimento e reorganização urbana, bem como à modernização das acessibilidades. Além disso, permitirá o aumento da área de influência das empresas pelo alargamento do mercado potencial de clientes e da área de recrutamento de pessoal qualificado e a captação de investimento (nacional e estrangeiro). A AV poderá permitir alterações demográficas importantes captando população residente e, sobretudo, recursos qualificados. No que diz respeito ao turismo, a AV poderá posicionar Fátima e a Região de Leiria à escala ibérica, promovendo não só o turismo religioso como o de negócios, sénior, entre outros.

No entanto, a AV também poderá implicar alguns riscos como o desenvolvimento urbanístico desarticulado, especulação imobiliária com a subida de preços e aumento do número de transacções, a possível transformação da região num dormitório de Lisboa, a deslocalização do consumo (devido à proximidade e rapidez de deslocação, os habitantes da região poderão mais facilmente fazer as suas compras noutras regiões), a saída de recursos

qualificados que poderão residir na região mas trabalhar, nomeadamente, na região de Lisboa, onde os salários são comparativamente mais elevados. Outro risco identificado foi a possibilidade de manutenção do *status quo*, isto é, depois do investimento efectuado na infra-estrutura de AV, a região não se mobilizar de forma adequada.

Figura 88 – Síntese das Oportunidades, riscos e recomendações de acção



Fonte: Sessões de trabalho realizadas em Leiria

Por fim os intervenientes identificaram algumas acções prioritárias no sentido de aproveitar as oportunidades e mitigar os riscos reconhecidos.

Entre as acções definidas destacam-se:

- Concepção de uma estratégia comum de desenvolvimento urbanístico entre os Municípios de Leiria e da Marinha Grande;
- Desenvolvimento de um centro de negócios, prevendo um espaço para realização de congressos e eventos similares;
- Criação de um centro alfandegário, isto é, uma infra-estrutura para expedição/recepção de pequenas encomendas como, por exemplo, protótipos ou amostras de

produtos;

- Criação de espaço para zona industrial com as condições necessárias em termos de infra-estruturas e acessibilidade;
- Criação de uma escola de negócios;
- Criação de um Centro de Inovação e Desenvolvimento;
- Construção de uma nova via rodoviária de ligação Marinha Grande – Leiria alternativa à N242;
- Criação de uma plataforma intermodal na estação e de novos circuitos de transportes públicos;
- Reabilitação da Linha do Oeste assegurando condições adequadas ao nível do transporte de mercadorias;
- Dinamização da oferta comercial como medida de mitigação da deslocalização do consumo e para captação de novos consumidores para a região;
- Criação de acessibilidades que assegurem a mobilidade dos turistas para o seu local de destino;
- Criação de infra-estruturas turísticas vocacionadas para o segmento empresarial;
- Criação de parques temáticos;
- Organização autónoma da promoção externa da oferta local e da marca Fátima.

O resultado final foi, então, muito positivo. Não só se promoveu o debate em torno da AV mas, sobretudo, foram lançadas as sementes da mobilização da região, promovendo uma visão comum entre o tecido económico e social da região de Leiria do caminho a seguir para utilizar a AV como um instrumento de desenvolvimento regional.

Importa realçar que um conjunto alargado das iniciativas identificadas nestas sessões de trabalho vai ao encontro dos projectos empreendidos pelas regiões comparáveis analisadas no estudo e que se têm revelado essenciais para o aproveitamento da nova infra-estrutura.

Conclusão

À semelhança do estudo de regiões comparáveis à Região de Leiria, a auscultação dos agentes locais foi organizada em três vertentes: a influência no bem-estar das famílias, na dinâmica económica e na atractividade da região.

Para a caracterização da influência no bem-estar das famílias, além das respostas obtidas com as entrevistas, recorreu-se a dados que reflectem o padrão de deslocações rodoviárias (por auto-estrada) entre o distrito de Leiria e os distritos compreendidos no eixo Lisboa/Porto, do local de residência de dois grupos profissionais relevantes (docentes do ensino superior e médicos do hospital distrital) e do local de origem dos estudantes do ensino superior na cidade de Leiria.

Neste âmbito é de mencionar um elevado volume de movimentos pendulares existentes entre as cidades a servir pela AV e Leiria, destacando-se nestas Coimbra e Lisboa. Verifica-se também que dos 8300 estudantes de ensino superior em Leiria apenas cerca de 20% são oriundos de regiões fora do eixo Lisboa/Braga.

Pelas respostas obtidas é evidente a expectativa dos agentes locais institucionais no que respeita à alteração do padrão de mobilidade via AV, promovendo o descongestionamento da rede viária. Além disso, os ganhos de proximidade vão criar novas oportunidades em termos profissionais pelo alargamento do mercado de trabalho. Por outro lado, irá permitir o acesso a actividades mais diversificadas, o que por sua vez conduzirá a uma melhoria da qualidade de vida da população.

Tendo por base o padrão de deslocação das empresas entrevistadas verifica-se que a alteração do modo de transporte para a AV poderá representar uma poupança considerável, quer em termos monetários, quer em termos de redução do tempo de viagem.

A maioria das empresas considera igualmente que o padrão de mobilidade dos seus quadros dirigentes, superiores e médios mudará com a AV. Este modo de transporte será mais apelativo do que a utilização do transporte individual pela redução e rentabilização do tempo de viagem que possibilita e que, em última instância, se irá reflectir no acréscimo de produtividade. O sucesso destas alterações estará, no entanto, dependente da conveniência ou flexibilidade de horários bem como de uma adequada intermodalidade.

Das empresas que sentem alguma dificuldade ao nível do recrutamento, a grande maioria considera que a AV poderá resolver ou atenuar este problema por permitir o acesso a um mercado de trabalho mais alargado, sobretudo no caso de trabalhadores com maiores competências.

No que respeita à importância da AV para a organização do mercado, observa-se claramente um maior contributo no caso das empresas pertencentes ao sector terciário. As empresas deste sector não só percebem que a acessibilidade acrescida pode permitir uma maior prospecção de mercado, como admitem que a existência da AV pode induzir a alteração da sua localização para a área envolvente da estação.

Os inquiridos consideram a AV benéfica para a região pelo encurtamento de distâncias que propicia, aproximando Leiria aos centros de decisão e pelo alargamento do mercado de trabalho, com reflexos no desenvolvimento económico e social da região. No que respeita à captação de investimento, os interlocutores perspectivam a AV como facilitador do investimento na região ao nível do turismo e em actividades com elevado nível tecnológico e de maior valor acrescentado. Por via do desenvolvimento destes sectores e até pelas dinâmicas locais induzidas pela AV, a região tornar-se-á mais competitiva produzindo efeitos de aglomeração. Por outro lado, ao permitir uma maior visibilidade à região, poderá igualmente ser factor de atracção de investimento externo, bem como facilitador das exportações. A AV é assim percebida enquanto alavanca de desenvolvimento do tecido empresarial da região.

Merece referência a importância que alguns dos entrevistados dão à concretização deste estudo, pela informação que disponibiliza e pelo papel que representa na criação atempada de dinâmicas públicas e privadas que possam rentabilizar a infra-estrutura.

As entidades entrevistadas referiram ainda a importância da região se unir de forma a criar um projecto sólido que possa tirar o efectivo proveito da nova infra-estrutura e assim tornar a AV num elemento dinamizador.

4. Notas finais

Na primeira componente do estudo destinada à análise de regiões comparáveis à Região de Leiria, identificou-se uma influência significativa da AV em três vertentes: **bem-estar das famílias, dinâmica económica** e **atractividade das regiões**. Na segunda componente procurou apurar-se, junto dos agentes locais representativos do tecido económico e social, a forma como percebem a importância da AV na Região ao nível das três vertentes identificadas.

Ao nível da **influência no bem-estar das famílias** observou-se nas regiões comparáveis um contributo significativo da AV, reduzindo tempos de viagem face à viatura particular (sempre mais de 50%) e proporcionando um aumento do acesso ao trabalho e lazer. A redução dos tempos de viagem favoreceu o aparecimento de novos padrões de mobilidade, *p.e commuting* diário, *short breaks* de fim-de-semana e viagens de negócios. Foi também observado um descongestionamento da rede viária concorrente com o traçado de AV.

Relativamente a estes efeitos, os agentes locais auscultados antecipam um conjunto de influências idênticas na região. Em particular, admitem que os ganhos de proximidade se reflectam em novas oportunidades profissionais e de lazer, permitindo uma melhoria da qualidade de vida das populações. Além disso, esperam que o padrão de mobilidade seja significativamente alterado promovendo uma melhoria do nível de serviço da rede viária concorrente com o traçado de AV. Neste contexto refiram-se os elevados fluxos actualmente verificados entre Leiria e as cidades de Coimbra e Lisboa, que sugerem um elevado potencial de utilização da AV.

A **influência da AV na dinâmica económica** das regiões comparáveis reflectiu-se fundamentalmente ao nível do aumento da produtividade e do alargamento da área de influência das empresas. Destacou-se, como factor de produtividade, a diminuição de tempo

e custos de viagem, aproximando pessoas e empresas e permitindo o aproveitamento do tempo associado às deslocações para actividades de maior valor acrescentado. Em todas as regiões analisadas o sector terciário sofreu evoluções positivas ao nível do comércio, turismo, imobiliário, saúde e ensino superior, de que são exemplos os seguintes:

- Ciudad Real experimentou um período de franca expansão do sector da saúde com a construção de um grande hospital, onde trabalham um número significativo de profissionais residentes em Madrid;
- Em Vendôme, os valores das propriedades e o número de transacções imobiliárias subiram consideravelmente.

Ao nível do sector secundário destacam-se os casos de Le Mans e Vendôme com o desenvolvimento de *clusters* de competências locais, no sector automóvel e indústria gráfica, respectivamente.

Na região de Leiria, a generalidade dos interlocutores antecipam um contributo importante da AV para o dinamismo económico, quer pelo aumento da produtividade, quer pelo efeito de escala decorrente da aproximação de mercados, quer pela redução e rentabilização do tempo de viagem. Adicionalmente destacam o papel que a AV poderá assumir no alargamento do mercado de trabalho, especialmente para recursos humanos com maiores competências. Já a importância da AV na prospecção de novos mercados é sobretudo percebida pelo sector terciário.

Como corolário das influências observadas no bem-estar das famílias e na dinâmica económica, associadas às dinâmicas locais de desenvolvimento (ao nível da reorganização urbanística e acessibilidades, por exemplo), resultou uma clara melhoria na **atractividade das regiões** comparáveis. Esta atractividade materializou-se na captação de investimento e de população para essas regiões. Também ao nível da região de Leiria se antecipa que a AV constituirá um elemento de modernização, melhorando a imagem da região e o seu grau de atractividade.

Importa salientar que a AV *per si* não é condição suficiente para fomentar o crescimento, mas antes funciona como facilitador ou catalisador do desenvolvimento regional. Neste

sentido, é fundamental que os agentes locais se mobilizem de forma coordenada e assertiva de modo a potenciar as vantagens supracitadas e mitigar os eventuais efeitos negativos identificados. Este esforço deverá ser efectuado no âmbito de um plano integrado de desenvolvimento regional que abarque as vertentes referidas, conseguindo-se uma abordagem abrangente e criando as condições para o desenvolvimento sustentado da região.

Bibliografia citada

Publicações e Artigos

Alonso Logroño, María Pilar e Bellet Sanfeliu, Carmen. El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. Un nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milénio. 2008

Arduin, Jean-Pierre. Development and Economic Evaluation of High Speed in France Japan Railway & Transport Review. 1994

Ayuntamiento de Toledo. La práctica del Planeamiento Urbanístico en España. Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Toledo. 2002

Bazin, Sylvie; Beckerich, Christophe; Delaplace, Marie e Masson, Sophie. *La LGV-Est Européenne en Champagne-Ardenne: Quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise?*. Université de Reims Champagne-Ardenne, 2004

Bazin, Sylvie; Beckerich, Christophe; Delaplace, Marie; Masson, Sophie e CERAS-OMI. Analyse Prospective des impacts de la Ligne à grande vitesse Est- européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne- Ardenne. Université de Reims Champagne-Ardenne, 2004

Bazin, Sylvie; Beckerich, Christophe; Delaplace, Marie e CERAS-OMI. Analyse prospective des impacts de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne. Université de Reims Champagne-Ardenne, 2006

Bazin, Sylvie; Beckerich, Christophe; Delaplace, Marie; Masson, Sophie e CERAS-OMI. *L'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne et la nécessaire réorganisation des rapports de proximité*. Université de Reims Champagne-Ardenne, 2006

Bazin, Sylvie; Beckerich, Christophe e Delaplace, Marie. L'évolution des marchés immobiliers résidentiels dans l'aire urbaine de Reims: un effet de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne? Université de Reims Champagne-Ardenne, 2007

Bazin, Sylvie; Beckerich, Christophe e Delaplace, Marie Gare. TGV et attractivité d'un quartier d'affaires: entre accessibilité et représentations des acteurs. Le cas de la gare centre de REIMS. Université de Reims Champagne-Ardenne, 2008

Bellanger, F. Le TGV Atlantique ao Mans, à Saint-Pierre-des-Corps, à Tours et à Vendôme : opportunités, acteurs et enjeux. Université de Tours, 1991.

Blanquart, Corinne e Delaplace, Marie. Les innovations relationnelles au coeur de la valorisation de l'offre de service induite par les nouvelles infrastructures de transport - Le cas d'une plateforme multimodale et d'une desserte TGV. 2008

Blum, U.; Haynes, K.E. e Karlsson, C. *The regional and urban effects of high-speed trains*. The Annals of Regional Science, 1997

Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid, Impacto Socio-económico de la llegada del tren de alta velocidad a Castilla y León - Los casos de Segovia y Valladolid, 2002

Chevalier, J. (coordinador); Amiard, D.; Bertrand, J.R.; Djeridi, N. e Dodier, R. *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV : Volume II*. 1995

Colin Buchanan, London & Continental Railways e Volterra. *Economic Impact of High Speed 1 - Final report*. 2009

Communauté du Pays de Vendôme et de la ville de Vendôme. *Une ville en mouvement*. 2006

Cuadernos de Investigación urbanística. Alta velocidad ferroviaria y ciudad: estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas (Vendôme, Ciudad Real e Segovia). 2005

Deloitte Consultores, S.A.. Estudo sobre o impacte do projecto de alta velocidade no sector do turismo em Portugal. RAVE, 2009

Domingo Pinillos, Juan Carlos. La llegada del Tren de Alta Velocidad a Segovia. 2006

García Utrera, Jorge Luís. Efectos Territoriales e Intermodalidad del AVE Madrid-Sevilla en Ciudad Real y Puertollano. 2009

Esteban Martín, Víctor. La Alta Velocidad Ferroviaria En La Unión Europea. Su Impacto Urbano En Francia Y España. Universidad de Zaragoza, 1998

Facchinetti-Mannone, Valérie. La nodalité des gares TGV périphériques Université de Bourgogne. 2005

Facchinetti-Mannone, Valérie. Location of high speed rail stations in french medium-size city and their mobility and territorial implications. 2009

González Yanci, M.^a Pilar; Aguilera Arilla, M.^a José; Borderías Urdeondo, M.^a Pilar e Santos Preciado, José Miguel. *Cambios en las ciudades de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla desde su implantación*. Cuadernos Geográficos, 2005

Greengauge 21. High speed trains and the development and regeneration of cities. 2006

Gutierrez, Javer. Location, economic potencial and daily accessibility : an analysis of the accessibility impact of the high speed line Madrid - Barcelona – French border. 2001

Klein, Olivier e Claisse, Gérard. Le TGV-Atlantique: Entre crise et concurrence Laboratoire de l'économie des transports. 1997

Klein, Olivier. Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité: Entre crise et concurrence. Les Cahiers Scientifiques du Transport, 1997

Martí-Henneberg, Jordi. Un balance del tren de alta velocidad en Francia: Enseñanzas para el caso español. Universidad de Lérida, 2000

Menéndez Martínez, José María; Coronado Tordesillas, José María e Rivas Álvarez, Ana. *El AVE Madrid-Sevilla: Efectos territoriales e intermodalidad en el entorno de Ciudad Real y Puertollano*. Universidad de Castilla-la-Mancha, 2002

Menéndez Martínez, José María; Coronado Tordesillas, José María e Rivas Álvarez, Ana. *El AVE en Ciuda Real e Puertollano*. Universidad de Castilla-la-Mancha, 2002

Pol, Peter M.J.. The Economic Impact of the High-Speed Train on Urban Regions. 2003

Reims Metropole Magazine. *TGV, un an déjà!*. Communauté d'Agglomération de Reims, 2008

Région Champagne Ardenne. *TGV-EST Européen – TER*. 2003

Rietveld, P.; Bruinsma, F.R. , van Delft, H.T. e Ubbels, B. *Economic impacts of high speed trains*. Universiteit Amsterdam, 2001

Tapiador, Francisco J.; Burckhart, Kerstin e Martí-Henneberg, Jordi. Cambio de hábitos y transformaciones territoriales en los corredores de alta velocidad ferroviária. Universidad Barcelona, 2008

Ureña, José; Menedez, José; Guirao, Begoña; Escobedo, Fernando; Rodríguez, Javier; Coronado, José; Ribalaygua, Cecilia; Rivas, Ana e Martínez, Álvaro. *Alta Velocidad Ferroviaria*

e Integración Metropolitana en España: El Caso de Ciudad Real y Puertollano. EURE, 2005

Schütz, E., *Stadtentwicklung durch Hochgeschwindigkeitsverkehr* (Urban development by High-Speed Traffic). 1998

Serrano de la Fuente, Raúl. *Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano*. 2006

Steer Davies Gleave. *Economic and Regeneration Impacts for Birmingham - Final Report*. Greengauge 21 & Birmingham City Council, 2008

Tejada Muntaner, Jose Romero. *Alta Velocidad y Desarrollo Urbano*. Universidad Politécica de Catalunya, 2009

Ureña Francés, José M^a. *Alta Velocidad Ferroviaria (AVF) y nuevas actividades en tres situaciones territoriales*. 2005

Páginas Web

ADIF – www.adif.es

Aeropuerto Central de Ciudad Real - <http://www.aeropuertocentralcr.com/>

Ayuntamiento de Zaragoza – <http://www.zaragoza.es/sedeelectronica/>

Círculo de Arte e Tecnología de Segovia – www.caytec.es

Ciudad Valdeluz – www.ciudadvaldeluz.com

Communauté du Pay de Vendôme – <http://www.vendome.eu/>

Communauté Urbaine Le Mans Métropole – <http://www.lemans.fr/lesgares/site/main/index.htm>

El Periódico de Aragón – <http://www.elperiodicodearagon.com>

Eurostat – <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>

Google Earth – <http://earth.google.com>

Hospital Central de Ciudad Real – <http://www.hgcr.es/hgcrsk/cm/hgcr>

Ine – www.ine.pt

Ine España – www.ine.es

Insee – www.insee.fr

Invest in Reims – <http://www.investinreims.com/#/Actualites>

L’Alsace – <http://www.lalsace.fr/>

Le Mans et sa région – <http://www.lemans.maville.com/>

L'Union Presse – <http://www.lunion.presse.fr>

L’Usine Nouvelle – <http://www.usinenouvelle.com/>

Marnotherapie – <http://www.marnotherapie.fr/>

Palais des Congrès et de la Culture de Le Mans – <http://www.lemans-congres.com/>

Pla-Za – <http://www.plazalogistica.com/index.aspx>

Red de ciudades AVE – <http://www.redciudadesave.es/>

Reino Don Quijote – www.elreino.com

RENFE – www.renfe.es

SANEF – http://www.sanef.com/fr/institutionnel/presse/communiqués_detail.jsp?id=1044

Segovia 21 – <http://www.segovia21.es>

Skycrapercity – www.skycrapercity.com

SNCF – www.sncf.fr

SpainInfo – www.spain.info.com

Spain Tourism – www.spaintourism.com

Tourisme.fr – www.tourisme.fr

Turismo de Castilla-La Mancha – www.turismocastillalamancha.com

Turismo de Segovia – www.turismodesegovia.com

Turismo de Toledo – www.toldedo-turismo.com

Valladolid Alta Velocidad – <http://valladolidaltavelocidad.es/>

Via Michelin – www.viamichelin.pt

Ville de Reims – <http://www.ville-reims.fr/>

Wikia – <http://es.wikia.com/wiki/Wikia>

Wikipedia – <http://pt.wikipedia.org>

Zarozame - www.zarozame.com

Zarozza Alta Velocidad – <http://www.zav.es/>

Anexos

A. Inquérito realizado às empresas

Questionário para auscultação das empresas

OBJECTIVO DO INQUÉRITO

- Este questionário é um elemento de um estudo realizado pelo IPL e NERLEI encomendado pela RAVE.
- O objectivo do estudo é medir a influência socioeconómica da chegada da AV.
- Mais exactamente, este questionário visa oferecer um panorama não exaustivo da antecipação das empresas do Pinhal Litoral sobre as potencialidades de desenvolvimento que oferece a chegada deste modo de transporte em particular que é o comboio de alta velocidade na região.
- Por estas razões, a vossa opinião enquanto gestores de empresas interessa-nos.
- A vossa contribuição neste questionário é primordial. Os resultados que daqui pudermos retirar, constituirão uma das ferramentas da nossa análise. Uma vez transmitidos às autoridades regionais e nacionais, permitirão orientar as políticas de acompanhamento a fim de otimizar a valência socioeconómica desta nova infra-estrutura.

Agradecemos desde já a vossa cooperação.

Identificação do inquirido:

Nome	
Responsabilidade	
Empresa	
Sucursal/ Filial	
Sector de actividade	
Telefone	
E-mail	
Morada	
Cod. Postal	
Cidade	
Nº de empregados	
Volume de Negócios	

A. Apresentação dos diferentes aspectos da empresa inquirida

1) Qual a actividade da empresa (CAE)?

2) Qual é a repartição dos efectivos na empresa? (em % ou valor absoluto)

Quadros dirigentes _____
Outros quadros _____
Outros _____

3) É uma empresa presente:

- Num só local
 Mais do que um local

4) No caso de uma empresa com mais do que uma delegação, qual a:

Localização da sede social _____
Localização das outras delegações _____

5) Qual é a data de criação?

B. Relação e deslocação para o exterior da região

6) A vossa empresa tem relações com o exterior da região de Leiria?

- Sim
 Não (**passar para parte C**)

7) Indique-nos que tipo de entidades, fora da região, a empresa se relaciona:

- Sede social / sucursal da empresa
- Clientes
- Fornecedores
- Instituições com as quais a empresa trabalha (tipo de instituição)
- Outro: _____

8) Quais são as ligações actuais entre a vossa empresa e empresas de outras regiões?

- Encontro com pessoas da empresa
- Visita ou prospecção de clientela
- Compra de um produto ou de uma prestação de serviço
- Venda de um produto ou de uma prestação de serviço
- Obtenção de informações ou participação em salões, exposições, congressos, formações
- Outras: _____

9) Efectuam deslocações para onde?

	Quadros Dirigentes	*Quadros	Outros
Lisboa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Coimbra	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aveiro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Porto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Outra região do País (especificar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fora do País (especificar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utiliza-se o aeroporto de Lisboa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utiliza-se o aeroporto do Porto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* Adicionou-se mais uma coluna nos quadros caso seja, por exemplo, necessário fazer a distinção entre técnicos e comerciais.

10) Qual é a frequência das deslocações?

	Quadros Dirigentes	*Quadros	Outros
Todos os dias	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 a 4 vezes por semana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 vez por semana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 vezes por mês	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1 vez por mês	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 vezes por ano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 vez por ano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Outro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* Adicionou-se mais uma coluna nos quadros caso seja, por exemplo, necessário fazer a distinção entre técnicos e comerciais.

11) Qual é o modo de transporte mais utilizado nas deslocações? (em % ou valor absoluto)

	País	Estrangeiro
Viatura	_____	_____
Comboio	_____	_____
Autocarro	_____	_____
Avião	_____	_____

12) Pensa que a chegada da AV vai modificar o modo de transporte dos seus colaboradores para fora da região?

Sim

Não

13) Esta modificação irá ser mais visível para:

Quadros dirigentes

Quadros (identificar) _____

Outros (identificar) _____

Comentários:

14) Por que razão (ordene por grau de importância)?

Porque permite diminuir os custos de transporte

Porque permite reduzir significativamente os tempos de viagem

Porque permite rentabilizar os tempos em viagem

Porque oferece maior conforto e segurança

Porque é um meio de transporte mais amigo do ambiente

Outros motivos: _____

15) No que são as deslocações casa/trabalho, a AV vai trazer alterações?

- Sim
 Não

16) Considera que a redução de tempo e custos irá contribuir para o aumento da produtividade da sua empresa?

- Sim
 Não

Comentários:

C. Relação AV e recrutamento

17) A região é atractiva para as pessoas à procura de emprego?

- Sim
 Não

18) Se SIM, por que razão?

Comentários:

19) Se NÃO, o que falta? (por exemplo, o mercado precisa de trabalhadores qualificados, quadros)

Comentários:

20) A sua empresa tem dificuldades de recrutamento?

- Sim
- Não (**passar para parte D**)

21) Se SIM, para que categoria?

- Para os quadros dirigentes
- Para outros quadros (identificar)
- Para outros (identificar)

22) Se SIM, por que razão?

- Ausência de pessoal qualificado
- Concorrência de outras cidades
- Imagem da cidade (e o que está na origem do problema de imagem)
- Imagem da região (e o que está na origem do problema de imagem)
- Níveis salariais
- Outro

23) Pensa que a AV vai modificar essa situação?

- Sim
- Não

24) Se SIM, por que razão?

- Alargamento do mercado de trabalho
- Aproveitamento do tempo para actividades de maior valor acrescentado (via redução do tempo de viagem)
- Valorização da imagem da empresa junto de empregados exteriores à bacia actual de emprego
- Outra razão _____

25) Se NÃO, por que razão?

D. Organização espacial do mercado e influência da AV nesse mercado

26) Onde se encontram os vossos principais clientes?

- Na cidade
- No concelho
- Na região
- Noutras regiões: (identificar) _____
- Noutro país: (identificar) _____

27) Qual é a vossa base de clientes?

- Particulares
- Empresas (identificar) _____
- Instituições (identificar) _____

28) No vosso sector sentem muita concorrência de empresas da capital ou de outra aglomeração?

- Sim
- Não

29) Se SIM, de que tipo?

- Empresas da Área Metropolitana de Lisboa
- Empresas da região
- Empresas de outras regiões

30) A chegada da AV pode permitir a prospecção de novos mercados?

- Sim
- Não

31) Se SIM, por que razões?

- Acessibilidade acrescida
- Outras: _____

32) Se NÃO, por que razões?

33) A AV pode exercer um efeito concorrencial sobre o mercado no qual estão presentes?

- Sim
- Não

34) Se SIM, por que razões?

35) Se NÃO, por que razões?

36) Pensa que a chegada da AV será susceptível de conduzir a uma reflexão sobre a localização da empresa e/ ou sucursais?

- Sim
- Não

Comentar, por favor, a opção escolhida?

(Usar como tópico: Em caso afirmativo, porque considera que passa a ter acesso a um mercado de trabalho mais alargado, etc.)

37) Se SIM, para onde?

- Leiria (junto à estação)
- Lisboa
- Coimbra
- Aveiro
- Porto
- Outra: _____

38) A chegada da AV será benéfica, indiferente ou nociva para a região?

Nociva Indiferente Benéfica

Comente, por favor, a opção escolhida:

39) O investimento AV facilitará a criação de dinâmicas locais de desenvolvimento.

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

Em caso do inquirido concordar com a afirmação, entender que tipos de dinâmicas locais de desenvolvimento podem ser empreendidos?

40) O investimento AV facilitará a atracção de investimento do exterior.

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

Em caso do inquirido concordar com a afirmação, entender:

- (i) porque é que a região é atractiva
- (ii) quais os sectores mais propensos para captar investimento e
- (iii) que tipo de investimento pode ser atraído.

41) A Alta Velocidade vai criar novas oportunidades para a região.

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

Em caso do inquirido concordar com a afirmação, entender qual o tipo de oportunidades (ex: atrair população, mão-de-obra qualificada, instrumento de modernização da região, ...)

42) A Alta Velocidade poderá ser um risco para a região.

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

Em caso do inquirido concordar com a afirmação, entender qual o tipo de riscos.

43) Tem outros comentários?

B. Inquérito realizado às Instituições, Juntas de Freguesia e Câmaras Municipais

Questionário para auscultação dos *stakeholders* (Câmaras Municipais, Juntas de Freguesia, Outras Instituições)

OBJECTIVO DO INQUÉRITO

- Este questionário é um elemento de um estudo realizado pelo IPL e NERLEI encomendado pela RAVE.
- O objectivo do estudo é compreender a influência socioeconómica da chegada da AV.
- Mais exactamente, este questionário visa oferecer um panorama não exaustivo da antecipação das empresas do Pinhal Litoral sobre as potencialidades de desenvolvimento que oferece a chegada deste modo de transporte em particular que é o comboio de alta velocidade na região.
- Por estas razões, a vossa opinião como agentes locais interessa-nos.
- A vossa contribuição neste questionário é primordial. Os resultados que daqui pudermos retirar, constituirão uma das ferramentas da nossa análise. Uma vez transmitidos às autoridades regionais e nacionais, permitirão orientar as políticas de acompanhamento a fim de potenciar os efeitos sócio-económicos desta nova infra-estrutura.

Agradecemos desde já a vossa cooperação.

Identificação do inquirido:

Nome:	
Responsabilidade:	

Apresente a sua opinião em relação às seguintes afirmações:

A. Influência no Bem-Estar das Famílias

1) O tempo de viagem entre cidades AV sofrerá reduções significativas.

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

2) A AV vai facilitar as deslocações entre as cidades da rede, proporcionando um aumento de oportunidades para as pessoas em termos profissionais e de lazer.

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

3) A AV vai alterar o padrão de mobilidade, permitindo nomeadamente o descongestionamento das estradas e a redução da sinistralidade rodoviária.

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

B. Influência na Atractividade da Região

4) A implementação da AV constituirá um elemento de modernização, o que irá melhorar a imagem e grau de atractividade da região.

Tópicos de discussão:

- Entidades turísticas:
 - Capacidade e qualidade da oferta hoteleira
 - Potencialidades existentes a nível histórico e cultural
 - Reforço da comunicação e políticas promocionais

- Câmaras:
 - Incentivos à fixação de empresas – disponibilidade de terrenos, diminuição da derrama e outros impostos, Gabinete de apoio à fixação de empresas (interlocutor único)
 - Captação de Congressos, Feiras, Eventos desportivos

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

- 5)** O investimento AV catalisará investimentos de melhoria de integração com as redes de transporte local e regional.
 Que tipo de iniciativas podem ser realizadas? (Explorar possibilidade de coordenar horários, criar novos circuitos)

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

- 6)** A AV funcionará como um instrumento de transformação urbanística, permitindo nomeadamente a expansão e construção de novos espaços próximos da estação.
 (Pólos industriais, Edifícios de negócios, Residências, Hotéis, Plataformas intermodais, Complexos desportivos, Parques Verdes)

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

- 7)** O investimento AV facilitará a criação de dinâmicas locais de desenvolvimento.
 Que tipo de dinâmicas?

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

8) O investimento AV criará confiança na região, sendo catalisador de mais investimento.
Em que áreas/ sectores?

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

9) A AV atrairá pessoas para a região, resultando num aumento da população residente na mesma.

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

10) A AV potenciará a construção de novas infra-estruturas/ equipamentos ou desenvolvimento de novos serviços.
Que tipo de infra-estruturas? Que tipo de serviços?

Discordo totalmente Discordo Sem opinião Concordo Concordo totalmente

Comente, por favor, a opção escolhida:

C. Inquérito realizado às Câmaras Municipais de Leiria e Marinha Grande

Questionário para auscultação dos *stakeholders* (Câmaras Municipais de Leiria e Marinha Grande)

OBJECTIVO DO INQUÉRITO

- Este questionário é um elemento de um inquérito realizado pelo IPL e NERLEI encomendado pela RAVE.
- O objectivo do estudo é medir o impacto socioeconómico da chegada da AV.
- Mais exactamente, este questionário visa oferecer um panorama não exaustivo da antecipação das empresas do Pinhal Litoral sobre as potencialidades de desenvolvimento que oferece a chegada deste modo de transporte em particular que é o comboio de alta velocidade na região.
- Por estas razões, a vossa opinião como agentes locais interessa-nos.
- A vossa contribuição neste questionário é primordial. Os resultados que daqui pudermos retirar, constituirão uma das ferramentas da nossa análise. Uma vez transmitidos às autoridades regionais e nacionais, permitirão orientar as políticas de acompanhamento a fim de otimizar a utilidade socioeconómica desta nova infra-estrutura.

Agradecemos desde já a vossa cooperação.

Identificação do inquirido:

Nome:	
Responsabilidade:	

Esta segunda secção do questionário tem como objectivo entender as principais linhas orientadoras de desenvolvimento para a região e a sua articulação com o projecto de Alta Velocidade.

3. Quais são as principais linhas orientadoras para o desenvolvimento da região?

4. Para beneficiar das influências positivas da Alta Velocidade é importante que os agentes locais se mobilizem. Neste contexto, quais as iniciativas pensadas para o concelho, em termos de:

4.1 Uso do solo junto à nova estação AV. (exemplos de construção de novos espaços: Pólos industriais, Edifícios de negócios, Residências, Hotéis, Plataformas intermodais, Complexos desportivos, Parques Verdes; estacionamento)

Adicionalmente, entender se para os terrenos cujo domínio é particular, os municípios poderão equacionar a possibilidade de, através do recurso à Lei Vigente, implementar uma política de gestão desses solos com base no interesse público, recorrendo quando necessário a aquisições parciais ou totais (por acordo ou por expropriação).

4.2 Regeneração do espaço relativo à antiga estação.

4.3 Acessibilidade (exemplos: melhoria de integração com as redes de transporte local e regional, criação de ligações entre a estação de AV e o centro da cidade, criação de novos circuitos, coordenação dos horários dos transportes com os horários AV,...)

4.4 Captação de investimento (exemplos: criação de agências de investimentos, com o objectivo de coordenação e de execução de projectos e angariação de investidores; criação de parcerias de parcerias público privadas (PPP); incentivos à fixação de empresas – disponibilidade de terrenos, diminuição da derrama e outros impostos, Gabinete de apoio à fixação de empresas (interlocutor único); criação de novos espaços para fixação das empresas – parques empresariais...)

4.5 Captação de população residente (exemplos: benefícios fiscais, políticas de comunicação direccionadas, oferta residencial adequada?; preços mais reduzidos de compra /renda das casas...)

4.6 Divulgação da diversidade turística da região (exemplos: criar pacotes turísticos que integrem a Alta Velocidade; potenciar o turismo de negócios – criar ou melhorar a oferta de infra-estruturas corporate: Captação de Congressos, Feiras; dinamização; dinamização de turismo de fim-de-semana; religioso; natureza; sol e praia...)

5. Partindo do princípio que a AV irá funcionar como um instrumento de transformação urbanística na área envolvente à estação, deverá cada município avançar para a realização de um Plano próprio ou será aconselhável a realização de um Plano Intermunicipal, da responsabilidade conjunta dos Municípios de Leiria e Marinha Grande, de forma a materializar uma estratégia comum?
