

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 21/89, de 15 de Maio, determinou a elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML), prevendo um prazo de 18 meses para a sua conclusão, prazo esse que foi posteriormente prorrogado por mais 18 meses.

A decisão de elaboração do PROTAML, tal como consta da mencionada resolução de 1989, foi motivada pelo reconhecimento da existência de desequilíbrios na organização do território dos quais resultavam vastas zonas de ocupação desordenada. Para fazer face a esta situação, considerou-se indispensável a definição de uma política de ordenamento do território metropolitano que promovesse a reorganização espacial, garantindo o crescimento equilibrado das actividades humanas, melhorando a qualidade de vida das populações e preservando os recursos naturais e a qualidade do ambiente.

O PROTAML é, assim, considerado desde há muito um instrumento estratégico fundamental para um adequado ordenamento do território da área metropolitana de Lisboa.

Consciente da relevância estratégica deste Plano para a resolução dos graves problemas estruturais que o território metropolitano de Lisboa enfrenta, com manifestas consequências negativas no desenvolvimento regional e nacional e na qualidade de vida das populações, o Governo, concretizando o desenvolvimento de uma política de ordenamento do território mais coerente e ambiciosa, empenhou-se na conclusão do PROTAML, pondo fim a um processo que se arrastou por 12 anos.

A proposta de PROTAML visa os seguintes quatro objectivos fundamentais:

A contenção da expansão da área metropolitana de Lisboa, sobretudo sobre o litoral e as áreas de maior valor ambiental, bem como nas zonas consideradas críticas ou saturadas do ponto de vista urbanístico;

A diversificação das centralidades na estruturação urbana, nas duas margens do Tejo, com salvaguarda da paisagem e dos valores ambientais ribeirinhos, suportada numa reorganização do sistema metropolitano de transportes, no quadro de uma estratégia de mobilidade para a área metropolitana;

A salvaguarda da estrutura ecológica metropolitana, que integra os valores naturais mais significativos desta área e que desempenham uma função ecológica essencial ao funcionamento equilibrado do sistema urbano metropolitano;

A promoção da qualificação urbana, nomeadamente das áreas urbanas degradadas ou socialmente deprimidas, bem como das áreas periféricas ou suburbanas e dos centros históricos.

A entrada em vigor do PROTAML determina a necessidade de alteração ou revisão dos planos municipais de ordenamento do território em vigor na sua área de intervenção, no quadro do estabelecido, respectivamente, nos artigos 94.º e 98.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, no sentido de estes se adaptarem às opções estratégicas, orientações e determinações emanadas do Plano Regional.

Não obstante este comando genérico, identificam-se, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 59.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, as disposições dos planos municipais de ordenamento do território consideradas genericamente incompatíveis com o PROTAML, daí decorrendo o dever de os municípios alterarem os respectivos planos, no prazo de 90 dias, ao abrigo do procedimento de regime simplificado como resulta do disposto na alínea c) do n.º 1 do artigo 97.º deste mesmo diploma.

Todavia, quando a alteração atrás referida não possa dispensar uma reavaliação global das propostas de ocupação e uso do solo no âmbito de instrumento de planeamento ou quando não seja possível determinar com segurança, por razões de escala ou pela natureza das disposições em causa, o alcance ou a própria existência da incompatibilidade, deve a reavaliação necessária processar-se em procedimento próprio de elaboração, alteração ou revisão de plano municipal de ordenamento do território.

O PROTAML abrange os municípios de Alcochete, Almada, Amadora, Azambuja, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira.

O procedimento de elaboração do PROTAML foi encetado ao abrigo do Decreto-Lei n.º 176-A/88, de 18 de Maio, na redacção dada pelos Decretos-Leis n.ºs 367/90, de 26 de Novembro, 249/94, de 12 de Outubro, e 309/95, de 20 de Novembro, tendo, no entanto, o seu conteúdo sido adaptado por forma a adequar-se ao estabelecido no Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, ao abrigo do qual será aprovado.

O PROTAML, depois de amplamente discutido ao longo de vários anos com as entidades interessadas, nomeadamente através de reuniões regulares com as autarquias e entidades que acompanharam a sua elaboração e de sessões de apresentação aos municípios e associações profissionais, realizadas com o objectivo de integrar desde logo as respectivas recomendações, foi objecto da discussão pública legalmente prevista, tendo motivado intensa participação dos cidadãos e suas associações representativas.

O período de discussão pública, inicialmente fixado de 8 de Outubro de 2001 a 2 de Janeiro de 2002, foi posteriormente prorrogado até 31 de Janeiro de 2002, tendo-se assim estendido por quase quatro meses.

Ao longo deste período foram efectuadas quatro sessões públicas, em diferentes locais da área metropolitana de Lisboa, que contaram com a participação de centenas de pessoas. O Plano esteve em exposição nos locais próprios e permaneceu disponível através da Internet, onde obteve mais de 30 000 consultas. Foram recebidos numerosos contributos escritos, que foram alvo da devida ponderação.

O longo tempo decorrido desde o início deste processo, a necessidade de dar resposta a situações graves que se verificam na área metropolitana de Lisboa e a circunstância de estar já em curso o processo de revisão de muitos planos directores municipais, que carecem das necessárias orientações estratégicas, são factos que conferem à aprovação do PROTAML uma particular urgência.

Considerando o disposto no artigo 59.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro:

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, cujas opções estratégicas, normas orientadoras e modelo territorial se publicam em anexo à presente resolução, dela fazendo parte integrante.

2 — Determinar que são genericamente incompatíveis com o PROTAML as seguintes disposições constantes de plano municipal de ordenamento do território:

- a) A classificação como solo urbanizável (destinado a fins urbanos, industriais ou equipamento) de áreas inseridas na rede ecológica metropolitana definida no PROTAML, ou seja, nas áreas estruturantes primárias ou secundárias, nos corredores e nas áreas vitais;
- b) As que admitam ocupação, uso e transformação do solo não consentânea com as indicações do PROTAML nas áreas integradas na estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental, incluindo a rede ecológica metropolitana e as áreas a estabilizar (agrícolas, agro-florestais, florestais e naturais).

3 — A incompatibilidade genérica referida no n.º 2 implica a necessidade de alterar, nos termos legais, as disposições manifestamente incompatíveis dos planos municipais de ordenamento do território quando estas contrariem os objectivos visados com as normas do PROTAML que motivaram a situação de incompatibilidade.

4 — Quando a alteração referida no número anterior não possa dispensar uma reavaliação global das propostas de ocupação e uso do solo no âmbito de uma acção de planeamento ou quando não seja possível determinar com segurança, por razões de escala ou pela natureza das disposições em causa, o alcance ou a própria existência da incompatibilidade, deve a reavaliação necessária processar-se em procedimento próprio de elaboração, alteração ou revisão de plano municipal de ordenamento do território.

5 — O PROTAML tem a vigência de 10 anos, podendo ser alterado sempre que a evolução das perspectivas de desenvolvimento económico e social o determine.

Presidência do Conselho de Ministros, 7 de Fevereiro de 2002. — O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

I — Introdução

1 — Enquadramento

O Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) é enquadrado pelos seguintes instrumentos legais e de política:

Lei de bases da política de ordenamento do território e de urbanismo — Lei n.º 48/98, de 11 de Agosto;

Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro — desenvolvimento da lei de bases da política de ordenamento do território e de urbanismo;

Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES), com as especificações do Plano Estratégico da Região de Lisboa e Vale do Tejo;
Grandes Opções do Plano (GOP);
Programa de Governo;
Planos sectoriais existentes, formalmente aprovados ou considerados de valor indicativo, como o Plano Nacional de Políticas do Ambiente, o Plano Rodoviário Nacional, o Programa Especial de Realojamento e os programas de construção de equipamentos regionais e nacionais.

O quadro legal em vigor estipula que os planos regionais de ordenamento do território (PROT) visam «desenvolver, no âmbito regional, as opções constantes do programa nacional da política de ordenamento do território e dos planos sectoriais». Não estando ainda elaborado o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, as orientações da política territorial do PROTAML são as que constam do PNDES, das GOP e do Programa de Governo.

Entre as orientações que resultam destes instrumentos de política com particular incidência na área metropolitana de Lisboa salientam-se:

- A progressiva redução do passivo ambiental com a implementação continuada e coerente do paradigma do desenvolvimento sustentável;
- Uma maior coesão do sistema urbano, proporcionando uma mais adequada articulação entre as áreas metropolitanas e os restantes centros urbanos, com vista à redução das assimetrias regionais;
- A reorganização das áreas metropolitanas, com destaque para a área metropolitana de Lisboa (AML), reduzindo a expressão dos fenómenos de suburbanização, promovendo a contenção urbana e caminhando para a consolidação de estruturas territoriais multipolares;
- A melhoria da mobilidade territorial, através do reforço das acessibilidades e da organização e gestão de sistemas de transporte sustentáveis, fiáveis e competitivos.

2 — Prioridades

O Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT), elaborado segundo o novo conceito de plano, consagrado na lei de bases da política de ordenamento do território e de urbanismo, define as opções estratégicas para o desenvolvimento da AML e a sua tradução espacial; estabelece um modelo territorial, identificando os principais sistemas, redes e articulações de nível regional; sistematiza as normas que devem orientar as decisões e os planos da administração central e local e que constituem o quadro de referência para a elaboração dos instrumentos de gestão territorial; e estabelece o programa de realizações para a sua execução através da identificação das acções e investimentos, nos diversos domínios.

É bem conhecido o facto de as grandes infra-estruturas e equipamentos serem os mais poderosos factores de estruturação do território.

A importância deste facto é ainda maior numa época em que a componente voluntarista da Administração na estruturação do território (traduzida no planeamento do território e na realização de obras públicas) vem praticamente confinando-se à realização de infra-estruturas e equipamentos, deixando ao mercado a realização de novas áreas urbanas e de unidades produtivas.

A simples divulgação, pela Administração, da decisão sobre uma nova realização pública desencadeia de imediato novos comportamentos do mercado que procuram apropriar-se das vantagens comparativas que a alteração territorial venha a proporcionar (ainda que a prazo, após a sua materialização).

A proposta de PROT que se apresenta para a AML fundamenta-se em quatro prioridades essenciais:

- 1) Sustentabilidade ambiental — encarando a preservação e a valorização ambiental como premissas fundamentais de criação de oportunidade de desenvolvimento, adopta-se uma visão sistémica das vertentes ambientais, propondo-se que a «estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental» constitua a rede fundamental de áreas, corredores e ligações ecológicas, de valorização ambiental do sistema territorial.

A (re)valorização da água como elemento de sustentabilidade ambiental e de valorização da paisagem e a revitalização do meio rural como elemento do equilíbrio metropolitano são também objectivos fundamentais do PROTAML;

- 2) Qualificação metropolitana — realizada através da contenção da expansão urbana e de um modelo/estrutura territorial que visa:

- A recentragem e o ordenamento da AML, em articulação com o estuário do Tejo, salvaguardando os recursos naturais e as áreas protegidas;
- O desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas;
- O complemento e a consolidação de uma estrutura de acessibilidades em rede;
- O ordenamento da logística.

- 3) Coesão socioterritorial — através de uma melhoria sustentada das condições de vida e da qualidade urbana para a população residente na AML.

A erradicação dos bairros de barracas e de outras situações de precariedade residencial, melhorando, em simultâneo, as condições de realojamento e de equipamentos dos bairros sociais; a requalificação dos subúrbios é uma proposta inovadora e de óbvias consequências sociais e territoriais; a implementação de uma política urbana de equidade territorial, garantindo a igualdade de oportunidades no acesso aos equipamentos, à habitação e aos serviços, e a valorização dos recursos humanos, da empregabilidade e do emprego são as condições que se preconizam para a garantia da coesão socioterritorial na AML;

- 4) Organização do sistema metropolitano de transportes — a AML dispõe já de um apreciável sistema de infra-estruturas e equipamentos de transportes, mas a debilidade e descoordenação do sistema de transportes na região constitui uma das principais fragilidades. Não existe coordenação intermodal e vem prevalecendo o transporte individual, com consequências nocivas no funcionamento da AML, na qualidade de vida das pessoas e no ordenamento do território. Nos transportes de mercadorias persistem também debilidades que urge ultrapassar.

A criação da «autoridade metropolitana de transportes», instância de coordenação intermodal, é uma medida inadiável. Do PROTAML constam as medidas indutoras de um progressivo reforço do transporte colectivo, privilegiando o transporte ferroviário e fluvial, e completando uma coerente e consolidável estrutura radioconcêntrica de acessibilidades.

Estruturar e qualificar a área metropolitana é o desafio fundamental expresso na proposta do PROT, para a próxima década, em contraponto com o urbanismo expansivo e depredador de recursos que caracterizou a região nos últimos 30 anos.

Assim o impõem as orientações de política nacional, as necessidades da competitividade externa, mas também os condicionamentos demográficos, ambientais e socioeconómicos.

3 — Âmbito territorial

A AML é constituída pelos concelhos de Alcochete, Almada, Amadora, Azambuja, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Oeiras, Palmela, Sesimbra, Setúbal, Seixal, Sintra e Vila Franca de Xira e ainda pelo município de Odivelas, recentemente criado. No entanto, o desenvolvimento da região de Lisboa durante os últimos 15 anos — e em particular das suas acessibilidades — tem levado a AML a alargar-se, tanto para o Oeste, até Torres Vedras, como pelo vale do Tejo, até Santarém, como para o Alentejo.

O modelo de povoamento e urbanização metropolitano está a evoluir de uma estrutura urbana compacta, de uma estrutura radial organizada sobre eixos ferroviários na margem norte e um conjunto de centros ribeirinhos na margem sul do Tejo para uma rede progressivamente radioconcêntrica e polinucleada, ainda que mantendo a grande predominância do seu centro — a cidade de Lisboa — quanto a emprego, serviços e equipamentos especializados.

O futuro IC 11, ligando Torres Vedras à Marateca, constituir-se-á como referência delimitadora da região metropolitana.

Assim, apesar de não fazerem parte da AML e do âmbito territorial do PROTAML, o concelho de Benavente, na margem sul, e os concelhos de Alenquer, Arruda dos Vinhos, Sobral de Monte Agraço e Torres Vedras, na margem norte, integraram também os estudos do PROTAML, ainda que as referências a estes territórios não sejam vinculativas. Procurou-se deste modo efectuar uma melhor articulação da AML com o Vale do Tejo e com o Oeste.

As Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 21/89 (1.ª série), de 15 de Maio, e 27/99 (2.ª série), de 16 de Março, definem o âmbito territorial do PROTAML.

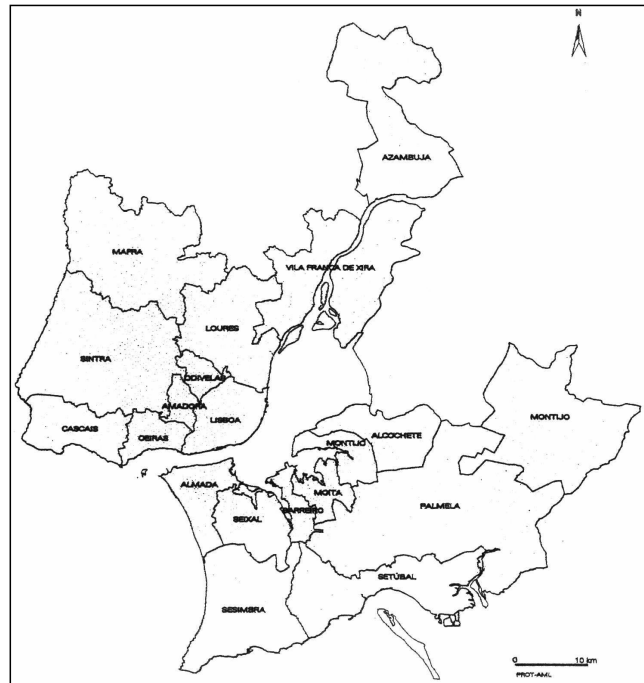


Fig. 1

Área de intervenção do PROTAML

4 — Conteúdo material

A formatação do PROTAML traduz-se no seguinte conteúdo material:

a) Opções estratégicas — explicitação da estratégia para a AML, incluindo os objectivos e as orientações a longo prazo e as políticas e objectivos para o horizonte do Plano, vinculando todas as entidades relevantes;

b) Esquema do modelo territorial — aplicação das opções estratégicas ao território da AML, no sentido de concretizar o modelo territorial, através da definição do sistema urbano caracterizado em termos da vocação, especialização e importância de cada centro ou pólo, das unidades territoriais metropolitanas, das áreas que merecem destaque no interior de cada unidade territorial, das redes de infra-estruturas e equipamentos regionais e da rede urbana:

Unidades territoriais — identificação de espaços com características homogêneas ou específicas, a serem alvo de intervenção integrada;

Estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental — estrutura ecológica metropolitana constituída pelos espaços naturais e protegidos, por espaços agrícolas, florestais, agro-florestais e verdes urbanos com dimensão e importância regional e por corredores ecológicos e áreas vitais;

Transportes e logística — definição das redes de acessibilidades fundamentais, com explicitação das prioridades da execução e das orientações para a implantação das áreas de logística aos diversos níveis;

c) Normas orientadoras — vinculam os serviços da administração central e local e enquadram e orientam os instrumentos de gestão territorial, a elaborar ou a rever, com incidência na AML, designadamente ao nível municipal;

d) Relatório:

d1) Programa de execução e quadro de meios — a execução das medidas, e sobretudo das acções decorrentes do Plano (realização de infra-estruturas, equipamentos, etc.), requer o escalonamento temporal das realizações, bem como a estimativa dos meios necessários à sua implementação e a identificação das fontes de financiamento. A programação do financiamento das realizações poderá ser aferida ao longo do período de implementação do plano, no quadro institucional, que incluirá a comissão de acompanhamento e avaliação do plano, a criar;

d2) Estudos de fundamentação técnica — descrição e justificação da solução do Plano, que inclui a avaliação (quantitativa e qualitativa) dos problemas e das soluções propostas, e a caracterização e diagnóstico prospectivo da situação existente:

Estudos sectoriais — os aspectos sectoriais relativos a acessibilidades, logística, saneamento ambiental, sis-

tema ecológico metropolitano, equipamentos colectivos, padrões de ocupação do solo, exclusão social e fragmentação territorial e outros aspectos que o justifiquem dispõem de tradução espacializada em plantas sectoriais, uma vez que as cartas (síntese) do esquema do modelo territorial e da estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental propostos não podem incluir todos estes aspectos de uma forma detalhada.

II — Opções estratégicas

1 — Visão estratégica

A AML ocupa uma posição muito singular na região e ao nível nacional, desempenhando um papel específico e fundamental, na medida em que integra grande parte das componentes estruturantes e estratégicas do desenvolvimento do País e da sua internacionalização.

Grande pólo de produção e de consumo, concentrando os principais recursos nacionais em investigação, desenvolvimento científico e tecnológico, bem como os serviços avançados às empresas e as infra-estruturas de transportes, culturais e desportivas, a AML tem um papel incontornável no reforço da competitividade externa do País e no processo de integração europeia, na melhoria dos padrões de vida e na coesão social e territorial, ao nível nacional.

As políticas do território não se reduzem ao económico e ao urbano. Elas devem alicerçar-se no equilíbrio de um desenvolvimento harmonioso e sustentado, onde as diversas dimensões (que incluem o social, o ambiental e o cultural) se integram com vista a uma melhor qualidade de vida para o máximo de cidadãos.

Assim, a estratégia territorial proposta para a AML procura traduzir a incidência das estratégias de desenvolvimento, configurando uma ideia de organização dinâmica baseada nas preexistências e nos processos de transformação instalados e emergentes.

No novo contexto e tendência das economias europeia e mundial, fazendo valer a sua posição geoestratégica singular e os diversificados recursos naturais, logísticos e humanos, define-se como visão estratégica para a AML, no horizonte 2010:

Visão estratégica — Objectivo global

Dar dimensão e centralidade europeia e ibérica à AML, espaço privilegiado e qualificado de relações euroatlânticas, com recursos produtivos, científicos e tecnológicos avançados, um património natural, histórico, urbanístico e cultural singular, terra de intercâmbio e solidariedade, especialmente atractiva para residir, trabalhar e visitar.

Para alcançar este objectivo, dando corpo às condições definidas na visão estratégica para a Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT), assumem-se como linhas estratégicas de desenvolvimento para a AML:

- 1) Afirmar Lisboa como região de excelência para residir, trabalhar e visitar, apostando na qualificação social, territorial, urbana e ambiental da área metropolitana;
- 2) Potenciar as inter-relações regionais da AML;
- 3) Inserir a AML nas redes globais de cidades e regiões europeias atractivas e competitivas;
- 4) Desenvolver e consolidar as actividades económicas com capacidade de valorização e diferenciação funcional, ao nível nacional e internacional;
- 5) Promover a coesão social, através do incremento da equidade territorial, da empregabilidade, do aprofundamento da cidadania e do desenvolvimento dos factores da igualdade de oportunidades;
- 6) Potenciar as condições ambientais da AML.

A concretização destas linhas estratégicas assenta fundamentalmente nas seguintes medidas:

- 1) Qualificação do território, elegendo o ambiente e o património como factores de competitividade;
- 2) Requalificação sociourbanística de áreas degradadas;
- 3) Reforço das acessibilidades internas e externas (portos, aeroportos e redes transeuropeias);
- 4) Qualificação dos serviços de saúde;
- 5) Promoção habitacional enquadrada em planos de ordenamento e padrões construtivos qualificados, estimulando o repovoamento das áreas urbanas centrais;
- 6) Integração urbana e social de grupos social e economicamente desfavorecidos — combate à pobreza e à exclusão social;
- 7) Qualificação dos sistemas de educação, formação e inserção profissional;
- 8) Incremento do lazer e do turismo;
- 9) Realização e promoção de eventos multiculturais e desportivos;
- 10) Reforço do sistema de produção e difusão científica e tecnológica;

- 11) Desenvolvimento de serviços avançados de nível internacional;
- 12) Desenvolvimento das indústrias de conteúdos.

2 — Estratégia económica

No contexto do processo de globalização, a especialização de cada espaço económico — da região aos grandes mercados supranacionais, passando pelas economias nacionais — desenha-se, cada vez mais, ao nível da procura dos produtos e das competências e não ao nível da oferta dos sectores e dos recursos.

Uma estratégia de desenvolvimento económico coerente e sustentável para a AML deve corresponder, assim, a um exigente quadro de integração na estratégia nacional e regional, por um lado, e de afirmação como pólo de excelência, com capacidades humanas e infra-estruturas mais próximas das exigências colocadas pelos desafios da participação activa na construção europeia e na globalização, por outro.

A estratégia de desenvolvimento económico da AML na transição para o século XXI, correspondendo a uma consolidação da entrada num grupo mais restrito de regiões, áreas metropolitanas e cidades mais desenvolvidas no espaço europeu e mundial (com a consequente «penalização» no acesso aos meios previstos no QCA III), deve dar também um sólido e inovador contributo na articulação solidária com outros territórios e regiões do País, em particular com o Oeste e o Vale do Tejo. O Alentejo pode também assumir, no seu relacionamento com a capital, uma dimensão de nova fronteira de crescimento e produção de riqueza.

Escolhas selectivas

A AML apresenta um apreciável potencial de desenvolvimento no contexto nacional, uma vez que a sua afirmação competitiva na Europa e no mundo só poderá ser realizada num quadro de integração em profundidade com os outros pólos de desenvolvimento do País e com os pólos «naturais» de relacionamento internacional, em especial os que se situam no espaço atlântico.

A «chave» para uma adequada exploração deste potencial de desenvolvimento reside na construção de uma estreita articulação entre a inserção dinâmica no processo global de internacionalização da economia portuguesa e a redução das disparidades internas de coesão económica e social que a caracterizam, isto é, na construção de uma nova capacidade de gerar riqueza, segundo critérios internacionais e distribuir rendimento no espaço nacional num contexto aberto e competitivo.

Uma estratégia para a AML implica fazer opções nestes dois terrenos, ou seja, escolher influências externas de forma selectiva e favorecer, de forma igualmente selectiva, capacidades internas, indo muito além de um mero alargar das «facilidades» oferecidas para as actividades económicas, sociais e culturais.

O estabelecimento de parcerias privilegiadas para a construção europeia, a «norte» e a «sul», a selecção dos investimentos a realizar nas actividades de futuro (ciência & tecnologia, educação & formação e informação & comunicação) e a promoção dos modelos de gestão pública e privada a acolher e incentivar constituem os três eixos principais que moldam a selectividade da estratégia.

Desenvolvimento sustentado em competências qualificadas e na dinâmica da procura

A estratégia de desenvolvimento económico para a AML deve ser suportada por um modelo de crescimento cumulativo e sustentável, orientado para a consolidação de uma estrutura económica forte e competitiva, geradora de empregos e oportunidades, em sintonia com as expectativas e exigências acrescidas da população.

Uma economia forte, na era da globalização, é uma economia de resposta rápida e qualificada ao dinamismo da procura, uma economia eficiente ao serviço das necessidades de consumidores diferenciados.

A concretização de sinergias entre iniciativas e estratégias públicas e privadas constitui o pano de fundo catalizador deste modelo, exigindo, por isso, a institucionalização de processos de intervenção e concertação que garantam a integração de objectivos de natureza económica, social e cultural.

Um núcleo de projectos estruturantes, suficientemente concentrado e mobilizador, será o principal instrumento deste processo de concertação estratégica para o desenvolvimento económico da AML, projectos que devem servir os seguintes objectivos:

- Desenvolvimento de novos factores de atracção e manutenção das actividades económicas estruturantes, nomeadamente no quadro diversificado das articulações da Europa com os outros blocos regionais;
- Promoção de acções de desenvolvimento económico, social e ambiental protagonizadas por agentes económicos e políticos com estratégias centradas nas potencialidades e limitações concretas da AML;

Melhoria organizacional do tecido empresarial através da implantação de formas de flexibilidade produtiva, valorizando a utilização generalizada de recursos humanos mais qualificados e induzindo ritmos e horários de trabalho mais adequados aos desafios da globalização;

Criação de condições favoráveis à afirmação de capacidade empreendedora, do risco e da capacidade de inovação na vida empresarial e na administração das agências públicas;

Melhoria do potencial de desenvolvimento tecnológico endógeno da actividade empresarial, das infra-estruturas e dos serviços de suporte, nomeadamente nas actividades logísticas e de distribuição, visando um alargamento da cadeia de valor;

Promoção da coesão económica e social, encarada como objectivo regional, nacional e comunitário;

Enriquecimento e diversificação das funções desempenhadas pela AML no quadro mais geral da estruturação dos espaços onde se insere — o espaço nacional e o espaço europeu;

Qualificação ambiental diversificada, no campo das actividades, das infra-estruturas e do urbanismo.

Construir vantagens competitivas duradouras na concorrência internacional

A construção de vantagens competitivas dinâmicas no mercado mundial só é possível com base numa forte cooperação empresarial e institucional, envolvendo o sector público e o sector privado, que viabilize estratégias criativas de utilização dos factores produtivos e permita melhorar o poder tecnológico e de mercado dos grupos económicos e das pequenas empresas inovadoras.

A AML pode e deve desempenhar um papel fundamental na viabilização de uma trajectória de desenvolvimento que, apostando ousadamente na internacionalização, consiga contrariar processos de divergência interna e redução do grau de coesão nacional que tenderá a afirmar-se sempre que o crescimento económico corresponder basicamente a uma internacionalização por «choque» exógeno e a uma modernização por mimetismo.

A construção de novas vantagens competitivas que representem um efectivo ajustamento estrutural — face à insustentável aposta na manutenção de vantagens apoiadas no baixo custo do trabalho — será uma orientação fundamental para a gestão dos sistemas de incentivo à actividade económica, para o estabelecimento de prioridades nos investimentos em infra-estruturas e para o esforço de formação e qualificação dos recursos humanos.

Afirmar um novo modelo de cooperação

A AML, detendo o maior potencial de internacionalização de todos os subsistemas regionais do País e necessitando de, no quadro do próximo período de gestão dos fundos estruturais, proceder a um profundo ajustamento estrutural, tem a responsabilidade estratégica de assumir um claro protagonismo na promoção de uma lógica de cooperação inter-regional.

O desenvolvimento regional do País, enquanto vector fundamental de um verdadeiro desenvolvimento económico e de progresso social, deve ser concebido como um processo em que a AML possa desempenhar uma função de pivó na internacionalização da economia, permitindo a criação de mais riqueza e, sobretudo, uma repartição de rendimento e uma afectação de recursos promotora da coesão social e do equilíbrio regional.

A lógica de cooperação inter-regional constitui um terreno decisivo da estratégia de desenvolvimento económico da AML, reforçando a integração e a coesão interna da RLVT e alargando o espaço de cooperação com as outras regiões do País, num esforço coerente de descentralização de actividades produtivas com contrapartida na organização de redes globalizadas de negócio e produção de valor acrescentado.

Qualificar a AML como centro de consumo relevante e dinâmico no espaço europeu

A AML surge como o grande pólo de consumo da sociedade portuguesa, quer na dimensão quantitativa, integrando população e poder de compra, quer na dimensão qualitativa da difusão de modelos de consumo e de formas de distribuição, originando uma dinâmica relativamente completa de articulação entre economias de escala e de aglomeração, entre consumo de bens e de serviços e entre estratégias e comportamentos de custo e de qualidade.

A AML emerge, na economia portuguesa, como o grande pólo com massa crítica suficiente para que a dinâmica de consumo possa ser considerada como factor estratégico de desenvolvimento, seja pelos efeitos de arrastamento a montante, seja pelo dinamismo de criação de emprego e rendimento, como factor de atracção e internacionalização e como elemento de articulação com outros espaços regionais do País.

A estratégia a adoptar apresenta, deste modo, um traço inovador de apoio ao desenvolvimento, estimulando preferencialmente o dinamismo de mercados regulados traduzido em procuras sustentadas dirigidas a actividades inovadoras e qualificadas, em detrimento dos apoios directos à oferta, muitas vezes ineficientes e improdutos.

Aprofundar a especialização em actividades centradas na diferenciação com forte potencial de crescimento

A AML apresenta uma trajectória específica no contexto nacional que lhe confere características claramente diferenciadas das restantes regiões, em função da sua dimensão de capital (nacional e europeia), da sua forte terciarização, da sua articulação internacional e do seu peso decisivo em actividades e recursos incorporando ciência e informação.

A estratégia a prosseguir visa dar coerência à diversidade de actividades económicas nela presentes, focalizando-se nos factores competitivos associados à diferenciação, seja nos bens de equipamento, seja nos bens de consumo e nos segmentos de forte potencial de crescimento à escala mundial, para tentar obter uma cadeia de valor de banda mais larga e de maior estabilidade e rendibilidade. O modelo de especialização a prosseguir procura compatibilizar e articular:

- O aprofundamento da aposta nas duas grandes fileiras produtivas presentes na região — fileira agro-química e fileira dos transportes;
- A estruturação e qualificação de fileiras insuficientemente desenvolvidas — fileira do turismo/lazer e fileira transversal da concepção/distribuição de bens de consumo diferenciados;
- A exploração das oportunidades abertas pelas «economias de gama» (flexibilidade e adaptação à procura);
- A articulação entre investimento estrangeiro em Portugal e investimento português no estrangeiro, ganhando capacidade concorrencial na globalização.

Este modelo de especialização, orientado por uma incidência mais forte nas competências técnicas e nas orientações dos mercados, visa promover uma difusão transversal dos ganhos de produtividade e do progresso tecnológico, enfrentando com determinação os problemas específicos da coesão económica e empresarial.

Alcançar dimensão relevante como centro de serviços de «classe mundial»

Construir na AML uma economia competitiva passa, finalmente, pelo reconhecimento do papel primordial que hoje os serviços qualificados desempenham na atracção e fixação de pessoas e empresas.

Tendo presente os objectivos estratégicos nacionais definidos para o período 2000-2006, a AML necessita de realizar um grande esforço para se desenvolver como centro de serviços de «classe mundial» — muito mais do que a quantidade importará a qualidade — como alavanca para alcançar os objectivos traçados para o seu desenvolvimento económico, no plano interno e internacional. Neste domínio trata-se de:

- Assegurar a presença de uma massa crítica de actividades de ciência & tecnologia e de investigação & desenvolvimento;
- Potenciar a plena afirmação de serviços financeiros alargados, com expressão significativa nas formas de capital de risco e de acesso ao mercado de capitais, no quadro mais vasto do mercado europeu;
- Reforço das infra-estruturas e condições que permitam explorar a mobilidade de pessoas e recursos e, em particular, todas as formas de integração empresarial nas redes mundiais (serviços de saúde, transportes, logística e telecomunicações);
- Ganhar relevância no domínio da animação cultural e das actividades de informação & comunicação como instrumento privilegiado de luta contra uma situação ainda periférica em muitos aspectos;
- Valorizar a excelência na educação & formação como factor decisivo, de ciclo curto e resposta rápida, exigindo novos modelos de organização e financiamento;
- Qualificar, flexibilizar e diferenciar as estruturas empresariais da actividade comercial, no quadro mais geral da valorização da dinâmica do consumo como factor de progresso económico.

3 — Estratégia ambiental

Sustentabilidade ambiental

O ambiente, através do conjunto das suas principais componentes e respectivas relações, constitui elemento central da estratégia de elaboração do modelo de desenvolvimento para a AML. As questões da sustentabilidade são consideradas como uma prioridade que deve informar as principais decisões de âmbito metropolitano e local.

A AML possui condições de excelência ambiental, ao nível dos recursos, das áreas classificadas, das áreas agrícolas e florestais e das condições naturais, que devem ser potenciadas, colocando as questões do ambiente como factores de desenvolvimento e competitividade metropolitana.

É ao nível da protecção da natureza e das áreas classificadas (áreas protegidas, ZPE, sítios da Lista Nacional de Sítios e outras áreas classificadas), tanto do ponto de vista da legislação nacional como da aplicação das directivas comunitárias, que a região metropolitana de Lisboa constitui uma das mais ricas e diversificadas a nível europeu. Esta potencialidade natural e estratégica não pode ser colocada em causa pelas dinâmicas territoriais instaladas ou afectada pelas actividades e infra-estruturas de desenvolvimento económico ou social, devendo pelo contrário ser aproveitada como valor da diferença e especificidade local.

A elaboração do PROTAML tem por base um conjunto de estudos que permite fundamentar uma estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental, conceito abrangente, onde deverão estar incluídos não só os territórios importantes do ponto de vista ambiental, mas também o conjunto das normas, projectos e acções que influenciam as actividades na sua relação com as componentes ambientais.

Ainda que com condições naturais excepcionais, como já foi referido, a AML possui disfunções ambientais e urbanísticas que põem em causa a qualidade dos sítios, dos ecossistemas e dos territórios metropolitanos.

O passivo ambiental, o saneamento básico, a localização de actividades e de infra-estruturas em áreas não vocacionadas para essas funções, a degradação urbanística de áreas significativas do território metropolitano e o grande consumo de território pelas áreas urbanas desordenadas e fragmentadas são fenómenos que devem ser combatidos, sendo crucial inverter as tendências existentes, nomeadamente, promovendo a contenção e a requalificação urbanística e a estabilização das áreas e das actividades agrícolas e florestais da AML.

As áreas costeiras e litorais, sejam dos estuários, sejam do contacto com o oceano, representam áreas com potencialidades excepcionais, ainda que altamente sensíveis às decisões de planeamento. O litoral deve manter-se como área preferencial de recreio e lazer, garantindo a manutenção das suas características naturais.

A água é outro factor central no desenvolvimento da AML, através da dimensão única dos estuários do Tejo e do Sado, da extensão da orla costeira, mas também do conjunto de linhas de água superficiais e dos recursos subterrâneos, constituindo valores estratégicos a nível metropolitano que devem ser protegidos. Especial atenção deve ser dada à preservação destes recursos e à manutenção das linhas de água superficiais no seu estado natural.

As áreas agrícolas e florestais e a sua importância ecológica e económica na AML devem ser reforçadas através de mecanismos de protecção e apoio às actividades que nelas se exercem, garantindo assim a sua contribuição fundamental para a sustentabilidade ecológica da AML.

Para além das áreas e corredores estruturantes, que decorrem das principais áreas com interesse ambiental, o PROTAML assume, no interior do sistema urbano actualmente existente, a necessidade de descobrir e concretizar as áreas consideradas vitais para a inversão do processo de degradação deste sistema e para a recuperação paisagística do território. É no interior do sistema urbano que as questões ambientais assumem proporções por vezes mais nítidas e claras e as suas relações com as questões do ordenamento do território são mais evidentes.

A atitude, nomeadamente ao nível dos instrumentos de planeamento territorial, deve alterar-se no sentido de criar e dar origem a espaços urbanos mais qualificados e ambientalmente mais eficazes e sustentáveis, investindo na criação de espaços públicos, espaços verdes urbanos e permitindo melhorar a qualidade de vida das populações, em especial das que habitam os subúrbios ou as áreas menos qualificadas da AML.

4 — Estratégia de coesão socioterritorial

Vivemos numa época marcada por profundas alterações tecnológicas, económicas e sociais, o que contribui, por um lado, para o desenvolvimento e para a criação de riqueza, mas que arrasta, por outro, uma parte da população para situações de exclusão social e de pobreza. Uma tal dualidade está presente nas grandes cidades e nas áreas metropolitanas, onde têm lugar as mais intensas mutações tecnológicas e económicas, impostas pela competitividade, mas fortemente indutoras de problemas sociais, como o desemprego, o emprego precário e a desadaptação profissional.

As formas urbanas reflectem essas situações de precarização social, através da disseminação de zonas urbanisticamente degradadas e subequipadas, onde residem, maioritariamente, populações socialmente desfavorecidas e mais vulneráveis ao fenómeno de exclusão social, ou seja, grupos de risco (idosos isolados, famílias com carências económicas, indivíduos desempregados ou com empregos precários, crianças e jovens com dificuldades de inserção social, minorias étnicas,

emigrantes, sem-abrigo, toxicodependentes, deficientes, indivíduos afectados por doenças graves). Por outro lado, a essa precarização socioeconómica associam-se fenómenos de marginalização e de insegurança urbana, que não deixam de ter efeitos (negativos) quer na qualidade de vida urbana em geral, quer nas próprias actividades económicas.

A AML acumula todos os factores sociais e urbanísticos geradores de exclusão social, de fortes assimetrias e de fragmentação territorial: um processo histórico que, em geral, permitiu a urbanização desordenada e desqualificada, aos níveis social e espacial (políticas de planeamento ineficazes, ausência de requalificação da habitação e do espaço público, bem como de infra-estruturas e equipamentos adequados às necessidades, aos hábitos e às expectativas legítimas das populações); tendência para a desertificação das áreas centrais com reforço cumulativo do processo de suburbanização; envelhecimento da população; concentração de comunidades imigrantes e minorias étnicas de grande heterogeneidade cultural; insuficiência das estruturas e dinâmicas educacionais e de capacitação profissional; desigualdades nas condições de mobilidade e insuficiência ao nível dos equipamentos sociais e cívicos.

Face a este cenário social, há que contrariar as dinâmicas de exclusão actuais, na medida em que as fracturas sócio-urbanísticas existentes na AML podem tornar-se uma ameaça real, aumentando as clivagens sociais e polarizando as formas de apropriação e de fruição da cidade.

A densidade dos problemas da pobreza e da exclusão social no território metropolitano compromete claramente os fundamentos da coesão social, tornando-se prioritária uma estratégia de intervenção territorial que vise a requalificação das áreas social e urbanisticamente degradadas, bem como a integração social, económica e profissional de populações de risco.

As estratégias de desenvolvimento e de modernização equacionadas para a AML implicam profundas mutações económicas, tecnológicas e culturais, bem como a realocação de actividades mais susceptíveis de agravar as assimetrias e precaridades sociais, urbanísticas e geracionais — se não forem adoptadas as adequadas medidas de prevenção e controlo.

O reforço da coesão social, ao nível dos territórios, exige uma grande determinação, lucidez e inovação e, sobretudo, a partilha de responsabilidades e a coordenação de esforços entre a Administração Pública e os actores sociais, de modo a evitar que o modelo territorial proposto para a AML não provoque efeitos «preversos» e, consequentemente, um território a duas velocidades.

Propõem-se, deste modo, as seguintes opções estratégicas, no âmbito de uma acção coerente e sustentada de coesão sócio-territorial para a AML:

- 1) Requalificação sócio-urbanística de áreas degradadas:
 - A) Programa Especial de Realojamento (PER);
 - B) «Dar vida aos subúrbios»;
 - C) Revitalização das áreas históricas;
 - D) Qualificação dos bairros sociais subequipados e degradados;
- 2) Implementação de políticas de valorização dos recursos humanos, de emprego e empregabilidade;
- 3) Implementação de uma política urbana e habitacional de equidade territorial.

1) Requalificação sócio-urbanística de áreas degradadas. — A reconversão, requalificação e revitalização das áreas social e urbanisticamente degradadas assume-se como uma das opções estratégicas fundamentais para uma maior coesão social e espacial do território metropolitano, devendo constituir, nos próximos anos, uma das áreas de maior investimento financeiro e político.

A) Programa Especial de Realojamento (PER) — torna-se fundamental concluir o processo de realojamento das populações residentes em alojamentos em situação de risco, de modo a proporcionar-lhes a residência numa habitação condigna, através da erradicação dos «bairros de barracas» existentes na AML.

B) «Dar vida aos subúrbios» — no processo de requalificação e revitalização das áreas suburbanas é fundamental a qualificação do espaço público, das praças, ruas e jardins, através de projectos urbanísticos e de arte pública de elevada qualidade (cuja elaboração deverá ser atribuída aos melhores projectistas nacionais e estrangeiros), melhorando a imagem e o ambiente urbanos, no sentido de os transformar em locais de encontro, de identificação e afectividade. Por outro lado, há que ter especial atenção com a construção ou reabilitação/conservação de equipamentos cívicos modernos e a dinamização de actividades lúdicas, desportivas e culturais — dirigidas aos jovens e à comunidade local em geral.

Outro aspecto importante a ter em conta, na requalificação deste tipo de áreas urbanas, prende-se com o objectivo de reduzir o insucesso escolar e o fraco nível de escolaridade que a população possa apresentar, através da criação de escolas-modelo, em termos pedagógicos, de excelência ao nível dos professores, do equipamento e do material escolar, bem integradas na comunidade.

Por outro lado, é fundamental a criação de empregos locais no que respeita à gestão e à manutenção dos equipamentos e serviços urbanos (arranjo e gestão dos espaços públicos e dos equipamentos em matéria de desporto e lazer e apoios sociais) e, simultaneamente, a criação de espaços atractivos e de condições para a instalação de novas actividades económicas geradoras de emprego e de serviços fundamentais de suporte à vida quotidiana, incentivando o investimento privado, particularmente na área dos serviços e do comércio.

C) Revitalização das áreas históricas — a recuperação e reabilitação dos edifícios — quer do parque habitacional, quer patrimonial — o tratamento cuidado dos espaços públicos, a gestão dos serviços e comércio, o forte investimento nas áreas da cultura e desporto e a promoção da participação cívica — reforço de colectividades e associações culturais — deverão constituir opções fundamentais no processo de revitalização das áreas históricas. Por outro lado, há que ter particular atenção com a melhoria das acessibilidades em transporte público e com a gestão do estacionamento.

D) Qualificação dos bairros sociais subequipados e degradados — para a qualificação dos bairros sociais degradados e subequipados, contrariando a lógica de que «basta construir casas», deve assegurar-se: por um lado, a existência de suficientes infra-estruturas e equipamentos de apoio à população, que tenham em conta as suas necessidades, hábitos e expectativas legítimas — designadamente equipamentos de ensino, de saúde e de desporto — e a criação de espaços de convívio com qualidade, no sentido de promover as relações de sociabilidade; por outro, a dinamização de actividades culturais, lúdicas e desportivas, com vista à criação ou reforço da identidade local e a definição de critérios de qualidade e adequação arquitectónico-urbanística, do parque habitacional a edificar, aos perfis socio-culturais dos habitantes, são também vertentes fundamentais no processo de qualificação dos bairros sociais.

2) Implementação de políticas de valorização dos recursos humanos, de emprego e empregabilidade. — A afirmação da AML como pólo de excelência, no quadro das estratégias regional e nacional, implica o desenvolvimento das capacidades dos recursos humanos, no sentido de permitir atingir uma dimensão relevante como centro de serviços de «classe mundial» em áreas de actividade internacionalmente competitivas. A educação e a formação tornam-se, assim, fundamentais para garantir a qualidade dos recursos humanos disponíveis, tornando a AML atractiva para a fixação de empresas de alta produtividade, internacionalmente competitivas e criadoras de emprego de qualidade.

No entanto, as aglomerações urbano-metropolitanas economicamente desenvolvidas induzem, também, importantes fenómenos de desemprego, quer engendrados pelas intensas e frequentes mutações económicas e tecnológicas inerentes ao funcionamento da economia global, quer pela atracção que representam para populações de regiões menos desenvolvidas do país e de outros países. Concentram-se, deste modo, em determinadas zonas dos aglomerados urbanos, fenómenos de exclusão social, em que ao problema do desemprego e da desqualificação profissional tendem a associar-se outros, nomeadamente nas áreas da habitação, educação, saúde e família.

A solução destes fenómenos passa por uma abordagem integrada de âmbito territorial, no contexto da qual a criação de emprego pode ocorrer em áreas de necessidades não satisfeitas dessa população, através da criação de serviços de proximidade, eventualmente apoiadas em medidas activas da política de emprego, no quadro do mercado social de emprego, em domínios como a prestação de apoio a crianças, idosos e outros dependentes, mas também em articulação com a política da habitação, nomeadamente no que respeita a construção de infra-estruturas e equipamentos locais, a gestão de bairros e equipamentos ou, ainda, a criação de actividades de animação desportiva e cultural.

A valorização dos recursos humanos e a promoção do emprego e da empregabilidade constituem, assim, vertentes centrais na prossecução de uma estratégia de coesão sócio-territorial, implicando medidas activas que não se deverão esgotar na reestruturação e modernização das actividades económicas e dos equipamentos de educação e formação, mas que deverão orientar-se para o desenvolvimento do mercado social de emprego, em que se conjuga a realização de actividades, de modo a colmatar as necessidades locais, com a criação de emprego para as respectivas populações. É fundamental que as actuações, neste domínio, tenham uma perspectiva territorializada clara e consistente.

3) Implementação de uma política urbana e habitacional de equidade territorial. — Pretende contrariar-se actuações urbanísticas geradoras de fracturas sociais e de desintegrações sócio-urbanísticas e arquitectónicas, com vista ao desenvolvimento de uma política urbana de equidade territorial.

Para tal, é fundamental aumentar, em quantidade e qualidade, as infra-estruturas, equipamentos e serviços de suporte à vida quotidiana — particularmente no que respeita aos equipamentos de saúde e ao reforço da qualificação tecnológica e cultural da população residente — no sentido de colmatar as carências e deficiências existentes, sobretudo em territórios ocupados maioritariamente por grupos com risco de exclusão social.

Por outro lado, há que qualificar e diferenciar o espaço público e a imagem urbana, melhorando os processos organizacionais de ges-

tão urbana e repensando a relação entre a administração e os cidadãos (diálogo na intervenção urbana, princípio da implicação na qualificação dos espaços, princípio da responsabilidade na conservação ambiental).

5 — Estratégia territorial

Recentrar a área metropolitana e policentrar a região

A área metropolitana de Lisboa é, hoje, uma entidade territorial alargada cuja polarização se estende, ao longo do Vale do Tejo, do Litoral Centro e do Alentejo, muito para além dos seus limites administrativos.

A formulação da estratégia territorial para a AML tem presente esta nova expressão da região metropolitana entendida na interdependência de três dimensões territoriais:

- A área metropolitana central, constituída pelos contínuos urbanos que envolvem as duas margens do Tejo e pelos espaços mais directamente dependentes e articulados com o núcleo central metropolitano, a cidade de Lisboa;
- A periferia metropolitana, que integra uma estrutura urbana polinucleada, descontínua, fortemente interdependente, com uma estreita relação entre espaços urbanos e espaços rurais, na qual se destaca um conjunto de centros pela dimensão demográfica, dinâmica económica e relativa autonomia funcional em relação à área metropolitana central;
- A região de polarização metropolitana, que abrange um vasto espaço do território nacional onde se desenvolvem relações económicas, sociais e culturais em grande parte induzidas e polarizadas pela área metropolitana central.

A melhoria das condições de acessibilidade proporcionadas pela expansão e modernização das infra-estruturas de transportes tem constituído um dos principais indutores da reconfiguração da AML e do alargamento da sua área de influência.

Por esta razão a região metropolitana estrutura-se fundamentalmente com base nos principais eixos de transporte nacional e inter-regional, os quais estabelecem corredores privilegiados de inter-relações territoriais.

De facto, a melhoria das condições de acessibilidade que se verificaram nos últimos anos colocaram Torres Vedras e Santarém no espaço de relações directas e diárias com Lisboa, e a menos de noventa minutos da AML, Leiria, Torres Novas/Tomar/Abrantes, Évora e Sines.

Nesta nova dimensão territorial, a AML tende a passar de uma estrutura centrada e quase exclusivamente dependente de Lisboa, a um sistema territorial complexo no qual a periferia metropolitana desempenha, cada vez mais, funções de articulação inter-regional e um papel importante na organização e equilíbrio da região metropolitana.

É neste contexto que se abrem novas condições e oportunidades à reorganização territorial e funcional da área metropolitana de Lisboa, processo que depende também fortemente de dinâmicas e tendências instaladas e emergentes nesta área, as quais estão associadas, por um lado, às assimetrias e desequilíbrios sócio-urbanísticos e funcionais herdados do processo de metropolização das décadas de 50, 60 e 70, e, por outro, às mudanças estruturais recentes decorrentes da alteração das condições de acessibilidade, da desconcentração de funções e actividades tradicionalmente localizadas em Lisboa, e da progressiva descentralização administrativa e reforço das iniciativas locais.

As dinâmicas de transformação territorial entendem-se no PRO-TAML como a capacidade de mudança que se verifica nas diversas áreas da estrutura metropolitana, em relação às situações preexistentes, principalmente a forte dependência funcional de Lisboa, a desqualificação urbana, ambiental e social das áreas habitacionais, a perda de vitalidade de áreas urbanas centrais e a degradação física de áreas com usos tradicionais em abandono.

Em relação às dinâmicas e tendências dominantes de mudança identificaram-se sete tipos de espaços:

Espaços motores — espaços que se destacam no actual processo de especialização funcional da AML, através da capacidade de atrair e fixarem novas actividades e funções de nível superior, e ou de renovação e requalificação urbanas através da valorização do espaço público, estruturação da rede viária principal, elevação do nível de serviços urbanos e melhoria da qualidade da oferta habitacional.

Estes espaços com impacte positivo na AML integram a coroa de transição da cidade de Lisboa, o eixo Oeiras-Cascais, Almada-Seixal, Setúbal-Palmela e a zona industrial e de serviços de Coima;

Espaços problema — abrangem as áreas periféricas fragmentadas e desestruturadas com tendência para a desqualificação urbana e ambiental e que apresentam dificuldades, pela sua localização e dimensão territorial. De igual modo, abrangem as áreas centrais dos aglomerados urbanos da AML que

pação preferencial e mais valorizada da zona litoral da AML, com a contínua desvalorização da generalidade das zonas interiores, acentuando, assim, os desequilíbrios existentes.

O cenário alternativo, contrário às tendências da «litoralização», assenta no papel estruturante e requalificador dos espaços emergentes a norte e sul do estuário, na reconversão e requalificação de áreas interiores mais desqualificadas da estrutura metropolitana e na proposta «voluntarista» de novas centralidades apoiadas em áreas de serviço às empresas e à colectividade, investigação e desenvolvimento, logística e centros de transporte, e valências turísticas e ambientais.

A opção por este último cenário conduziu a uma estratégia territorial para a AML que visa, antes de mais, revalorizar o seu núcleo principal, a cidade de Lisboa, afirmar o estuário do Tejo como espaço central da estrutura metropolitana, e corrigir desequilíbrios urbanísticos e sociais presentes na estrutura actual, sem prejuízo da exigência de salvaguarda dos valores naturais e das áreas protegidas.

Esta opção procura contrariar, por um lado, o crescimento extensivo da estrutura metropolitana que se instalou nas fases de maior crescimento demográfico periférico, e, por outro, a tendência para a litoralização com a consequente valorização fundiária e densificação das áreas poente da AML e da orla costeira.

Simultaneamente, as novas condições de acessibilidade proporcionadas pelas travessias do Tejo e pelo anel de Coima permitem reequacionar o papel do arco urbano ribeirinho sul, envolvente do estuário do Tejo, na configuração de um novo espaço urbano metropolitano e ancorado na cidade de Lisboa, que simultaneamente se deve reforçar como centro principal da região metropolitana.

Neste sentido, a estratégia territorial visa quatro objectivos específicos:

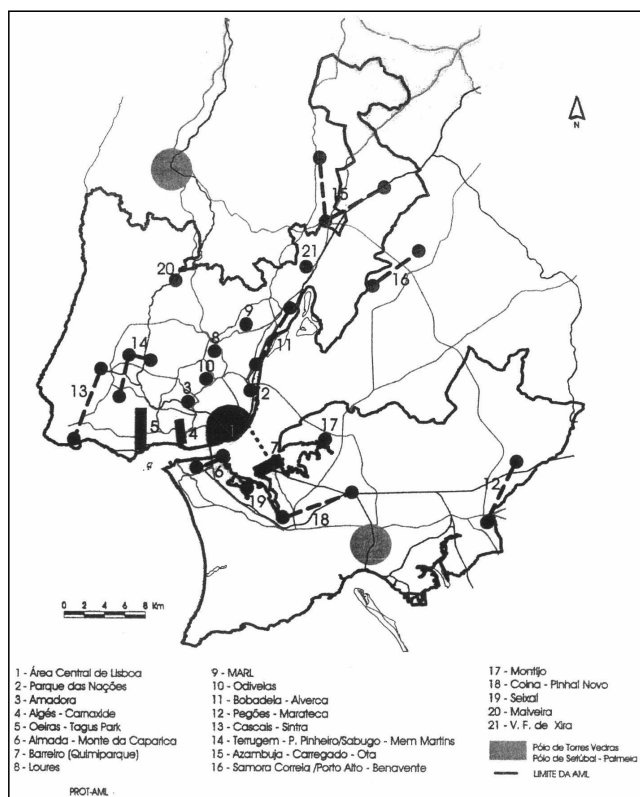
- Recentrar a área metropolitana no estuário do Tejo, salvaguardando os valores naturais e as áreas protegidas;
- Desenvolver a «Grande Lisboa», cidade das duas margens, ancorada na cidade de Lisboa;
- Policentrar a região;
- Valorizar a diversidade territorial, corrigindo desequilíbrios existentes.

Esta estratégia implica uma valorização especial, nos instrumentos de gestão territoriais, de cinco vertentes fundamentais:

Estrutura metropolitana policentrada/desenvolvimento de novas centralidades — esta estrutura tem como elemento principal e federador a cidade de Lisboa, com o qual se articula uma rede de centros urbanos que deve ver reforçada a sua autonomia funcional e capacidade polarizadora ao nível sub-regional e regional.

Fig. 4

Estrutura polinucleada — Centralidades metropolitanas



O sistema urbano-metropolitano deverá ser reestruturado e requalificado através do desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas baseadas em:

- Áreas de serviço às empresas e à colectividade, de nível supramunicipal e metropolitano;
- Centros de investigação e desenvolvimento;
- Áreas logísticas e centros de transportes;

Estrutura de transportes em rede — a região metropolitana e a área metropolitana de Lisboa deverão ser apoiadas por uma estrutura rodo-ferroviária que favoreça não só as deslocações radiais mas também as deslocações transversais, criando condições para que o sistema regional e metropolitano de transportes proporcione o funcionamento da estrutura urbano-metropolitana em rede. Estas condições deverão ser garantidas tanto a norte como a sul do Tejo;

Corredores e infra-estruturas de articulação nacional e internacional — a área metropolitana deverá articular-se com o exterior através de infra-estruturas de transporte que permitam serviços qualificados e competitivos, contribuindo, também, para a implementação da estratégia de desenvolvimento e do modelo territorial de recentragem metropolitana.

Estas infra-estruturas integram, no fundamental, as redes de transporte multimodais inseridas nas redes transeuropeias;

A presença da água como valor estratégico e estruturante da AML — a presença da água deverá ser valorizada como recurso e como valor ambiental e paisagístico estratégico, e o estuário do Tejo como um espaço de diferenciação territorial e de identificação e coesão metropolitanas;

Estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental — esta estrutura será constituída pelos espaços naturais, agrícolas e florestais, e pela rede ecológica metropolitana, que garantam o funcionamento e o equilíbrio biofísico da AML, a preservação e valorização de ecossistemas naturais, e o enquadramento e valorização dos espaços urbanos.

A passagem da situação actual, traduzida no diagrama das dinâmicas territoriais da AML, para a situação desejada, expressa no modelo territorial, implica um conjunto articulado de linhas de política territorial referentes aos diversos tipos de espaços, as quais se traduzem em:

- 1) Incentivar os espaços motores como aceleradores do desenvolvimento e da internacionalização da AML;
- 2) Apoiar e enquadrar o desenvolvimento dos espaços emergentes e as áreas com potencial de reconversão/renovação, para que cumpram funções de reestruturação e qualificação da AML;
- 3) Intervir nos espaços problema e nas áreas críticas urbanas com vista a conter as tendências de degradação e desqualificação, introduzir dinâmicas de reequilíbrio social e urbanístico e reforçar os mecanismos de coesão social;

Fig. 5

Rede inter-regional e internacional

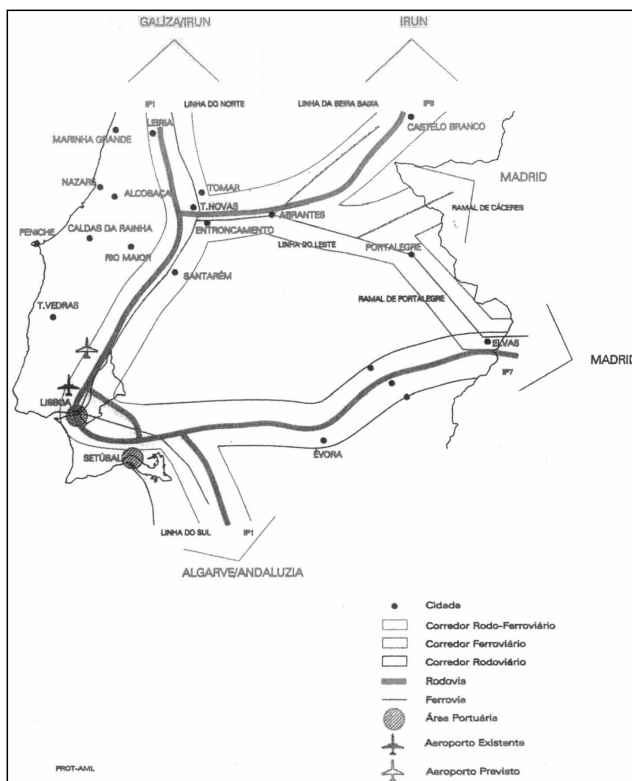
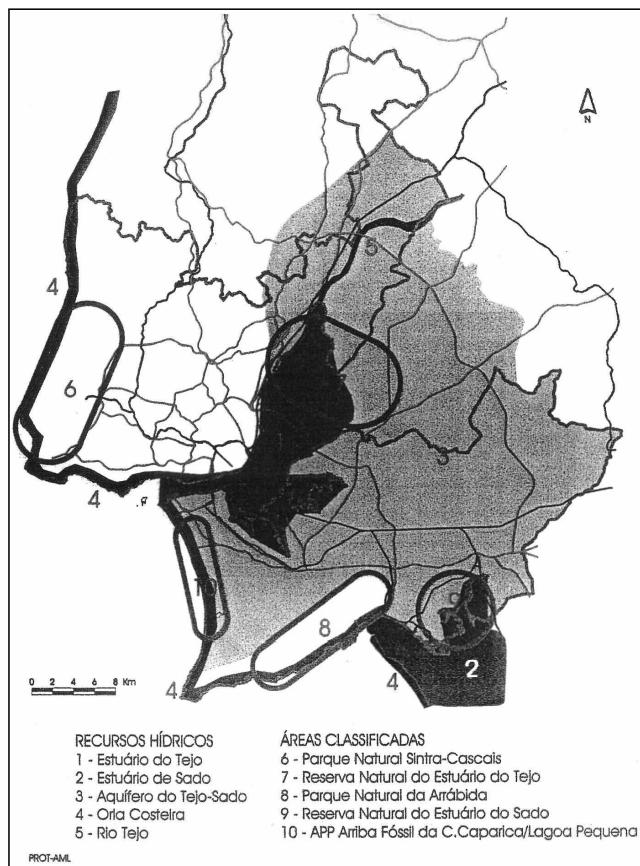


Fig. 6

A água e a natureza como valores estratégicos estruturantes da AML



- 4) Proteger e valorizar recursos naturais, os estuários, a orla costeira e os espaços agro-florestais sensíveis, integrando-os num conceito alargado de região metropolitana;
- 5) Definir o sistema estruturante de transportes da AML, as suas articulações externas (nacionais, ibéricas, internacionais) e a integração das principais infra-estruturas portuárias e aeroportuárias.

Finalmente a estratégia territorial para a AML deverá ter como instrumentos fundamentais de implementação um conjunto de programas integrados, apoiando-se, designadamente, nos «sistemas de execução» previstos no Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro:

Ambiente:

Valorização dos estuários do Tejo e Sado e das frentes de água
Saneamento ambiental;
Estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental;
Gestão da água;

Acessibilidades:

Sistema de transportes metropolitano — autoridade metropolitana de transportes;
Porto de Lisboa/Setúbal;
Novo aeroporto internacional;
Redes transeuropeias na AML;

Actividades/competitividade:

Centros de I & D;
Turismo, lazer, eventos;
Saúde;
Sistema logístico;

Qualificação urbana:

Requalificação urbanística de áreas suburbanas;
Desenvolvimento de novas centralidades;
Valorização do património e de áreas históricas;
Revitalização da área central de Lisboa;
Novos mecanismos de programação do solo urbano (Decreto-Lei n.º 380/99);

Integração e coesão social:

Habitação;
Apoio a grupos de risco.

III — Esquema do modelo territorial

1 — Esquema do modelo territorial — Esquema geral

O modelo territorial proposto traduz espacialmente os objectivos e orientações delineadas nas opções estratégicas e visa orientar a reconfiguração espacial e funcional da AML.

Por um lado, procura-se tirar partido das condições geo-estratégicas da AML, no cruzamento dos arcos atlântico e mediterrânico, da excelência das suas condições ambientais, da sua base económica, do seu potencial socio-económico e da sua inserção e importância no País e na Península Ibérica.

As consequências territoriais deste objectivo traduzem-se na dotação de excelentes condições de articulação da AML com o exterior, em termos de acessibilidades, logística e telecomunicações a nível ibérico, europeu e mundial e, também, na inclusão de pólos de internacionalização económica e cultural, e de investigação e desenvolvimento no sistema metropolitano (tanto como pólos especializados, como integrados em centros multifuncionais).

Por outro, é necessário revitalizar o centro tradicional de Lisboa, bem como as orlas dos dois estuários, promovendo a sua fruição como espaços de valorização ambiental e paisagística, de desafogo, de recreio e lazer, e ainda a integração funcional entre o centro de Lisboa e os pólos de Almada, Seixal e Barreiro. Esta última componente implica o progressivo reforço da acessibilidade entre as duas margens do Tejo. Ainda que a construção de novas travessias do Tejo em Lisboa se possa colocar para além do horizonte do plano (10 anos), é indispensável salvaguardar os corredores necessários, bem como os espaços para as suas inserções nas duas margens. De facto, assume-se como primeira opção a travessia Chelas-Barreiro, devendo os estudos necessários à implementação desta travessia indicar se a componente ferroviária se assume como prioritária ou se se avança com uma travessia rodo-ferroviária. Porém, não pode deixar-se de referir que, em termos de ordenamento do território, a travessia ferroviária é fundamental para o desenvolvimento da AML e que, em definitivo, a travessia Chelas-Barreiro deverá possibilitar o atravessamento rodoviário e ferroviário.

É importante ainda o estabelecimento de uma rede hierarquizada de centros e pólos de actividade económica especializados e complementares, ligados entre si e ao exterior por um sistema de acessibilidades e telecomunicações adequado. Será necessário resolver, em paralelo, as questões de exclusão social e prevenir o agravamento ou surgimento de novas bolsas de a reestruturação económica e a realocação de actividades sempre tende a introduzir. Esta rede visa também favorecer a salvaguarda e valorização da estrutura ecológica metropolitana, potenciar a sua diversidade territorial e estabilizar os espaços agrícolas e florestais.

Finalmente, procura-se salvaguardar e valorizar o sistema ecológico metropolitano, o que implica reorientar o desenvolvimento urbano da AML, no sentido de promover a decompressão do seu centro, das orlas costeiras e dos estuários, de completar e modernizar os seus sistemas de saneamento ambiental, de promover a estabilização e dinâmica dos espaços naturais e agro-florestais, e de assegurar a sua sustentabilidade ambiental, seja a nível das medidas de protecção e valorização dos espaços naturais e corredores ecológicos que constituem a Rede Ecológica Metropolitana, seja quanto à sua compatibilidade com o modelo territorial proposto.

O esquema do modelo territorial integra as seguintes componentes:

Acções urbanísticas — estas acções resultam do diagnóstico de ordenamento, da identificação dos padrões de ocupação do solo e de propostas de actuação. Cada espaço territorial requer um planeamento e intervenção conjuntos, embora distinguindo internamente os tipos de acções urbanísticas adequadas aos usos e ocupações existentes, a desenvolver no planeamento municipal;

Centros/pólos — cada espaço contém áreas cuja valorização, reconversão ou desenvolvimento têm uma importância estruturante para a materialização do modelo territorial proposto. Estas áreas coincidem com os centros e pólos, multifuncionais ou especializados, que definem o sistema metropolitano de actividades;

Ligações entre pólos e eixos ou conjuntos multipolares a reforçar ou fomentar — considerando as ligações que já hoje se observam (face às infra-estruturas existentes e às relações mais importantes que já se verificam), hierarquizam-se as novas ligações a criar e as ligações existentes a reforçar, em função, não apenas da importância relativa da intervenção que seja necessário promover com vista à consolidação do modelo, mas também das ligações internas da AML, do seu centro, ou as ligações da AML ao exterior;

Sistema ecológico metropolitano — destacam-se como elementos fundamentais as áreas estruturantes primárias e os corredores/ligações estruturantes primários, em articulação e complemento das áreas agro-florestais estruturantes e ainda dominantes na AML, com vista a demonstrar simultaneamente a compatibilidade do modelo territorial proposto com aquele sistema à escala regional e o papel que aqueles espaços devem desempenhar na execução das opções estratégicas para a AML.

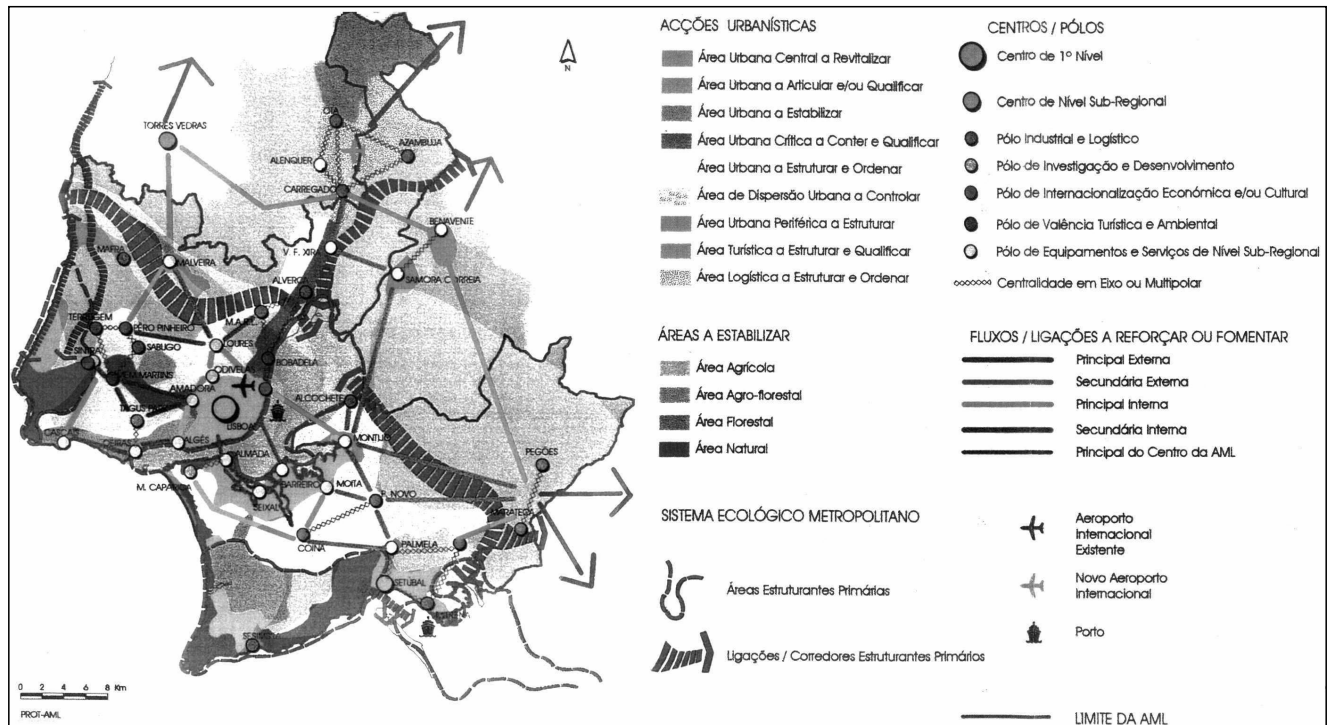
A estrutura do modelo territorial proposto é a seguinte:

Centro da AML, constituído por Lisboa e, complementarmente, por Almada-Seixal-Barreiro, implicando melhoria das acessibilidades, com prioridade ao transporte público, no sentido de reforçar a interligação do centro da AML e as relações de complementaridade entre os diversos pólos do modelo proposto, bem como de melhorar as ligações do centro da AML ao sul do País e a Espanha pelo modo ferroviário; Primeiro anel envolvente do centro da AML, incluindo igualmente o progressivo reforço das acessibilidades entre as duas

margens do rio, desdobrando e apoiando o centro da AML através de um conjunto de pólos vocacionados para equipamentos e serviços: Algés, Amadora, Odivelas, Loures, Montijo e Moita. Este anel integra ainda o Parque das Nações, que deverá evoluir no sentido de se constituir como uma plataforma para a internacionalização da AML, Coima, enquanto centro de indústria, armazenagem e logística, e Monte de Caparica, como pólo de investigação e desenvolvimento;

Fig. 7

Esquema do modelo territorial



Segundo anel metropolitano, integrando Cascais, Sintra, Malveira, Torres Vedras, Benavente/Samora Correia e Setúbal — como pólos vocacionados para equipamentos e serviços — e Sintra — na vertente, complementar, de pólo de internacionalização cultural — e os pólos Terrugem/Mem Martins/Sabugo/Pêro Pinheiro, Carregado/Azambuja/Ota (com apoio de Alenquer em termos de equipamentos e serviços) e Pegões/Marateca (com extensões à península da Mitrena e ao CTM de Setúbal/Palmela) — vocacionados para indústria, armazenagem e logística. Estes pólos ligados por infra-estruturas circulares a executar a curto prazo constituirão a coroa da AML, a partir da qual se faz a articulação com o exterior;

Em localizações não inseridas neste segundo anel prevêem-se três pólos de valência turística e ambiental com especificidades bem diferenciadas:

Alcochete, funcionalmente articulado com o arco ribeirinho, assume-se como pólo de valência para apoio ao turismo, recreio e lazer de muito baixa densidade, com uma forte componente ambiental, assim como área de vocação para a instalação de actividades de investigação e desenvolvimento ligadas ao meio estuarino;

Sesimbra, com predomínio de áreas ambientalmente condicionadas, mas com potencialidades de recreio e lazer e actividades turísticas ligadas às excelentes condições naturais interiores e litorais;

Maфра, pólo de apoio ao turismo rural e ao agro-turismo, associados à paisagem agro-florestal ainda com elementos de ruralidade, bem como ao turismo do litoral;

Articulação principal norte da AML, na área do Carregado/Azambuja/Ota/Alenquer (em ligação com o TVT de Riachos), através da área de expansão logística;

Articulação principal sul da AML, através da área de expansão logística a criar em Pegões/Marateca (em ligação com o porto de Sines);

Articulações secundárias da AML que procuram privilegiar as ligações ao Oeste, através da extensão do IC 1 para norte de Torres Vedras, e ao Vale do Tejo, através da extensão do IC 3 ao longo do Vale do Tejo, sendo também uma alternativa à ligação nacional norte-sul;

Eixos e conjuntos multipolares a desenvolver entre:

Setúbal/Palmela/Mitrena/CTM de Setúbal-Palmela, conjugando a multifuncionalidade do centro de nível sub-regional — Setúbal — com o apoio em termos de equipamentos e serviços de Palmela, o desenvolvimento industrial da península da Mitrena essencialmente ligado ao porto de Setúbal e o apoio em termos de transporte rodoviário de mercadorias, que será possível com a criação do CTM de Setúbal-Palmela; Almada/Monte da Caparica, associando um pólo de investigação e desenvolvimento a Almada;

Oeiras/Tagus Park, associando um pólo de investigação e desenvolvimento a Oeiras;

Terrugem/Mem Martins/Sabugo/Pêro Pinheiro, interligando a multifuncionalidade industrial dos pólos existentes e do novo pólo de Sabugo, a criar, com as novas condições de acessibilidade que serão concretizadas, muito favoráveis à logística;

Bobadela/MARL/Alverca, conjugando abastecimento/distribuição com logística;

Coima/Pinhal Novo, organizando o interior da península de Setúbal, conjugando indústria, distribuição e logística;

Samora Correia/Benavente (já fora da AML), no cruzamento da ligação entre as áreas de expansão logística (que será também parte da ligação nacional norte-sul tangencial à AML) com a ligação da AML Sul ao Vale do Tejo.

Note-se que a polinucleação proposta implica a descontinuidade das áreas urbanas, contrariando fenómenos de expansão difusa e fragmentada, com vista à melhoria do sistema urbano, à salvaguarda e valorização da rede ecológica metropolitana e, de um modo geral, à valorização paisagística e à sustentabilidade ambiental da AML.

As ligações a promover com prioridade (ligações principais segundo o esquema do modelo territorial proposto) são decisivas para alterar

as tendências actuais de ocupação urbana litoral e ao longo das margens dos estuários, encaminhando, simultaneamente, a localização de novas actividades para nascente e favorecendo uma melhor articulação da AML com o exterior. Neste contexto, assumem uma prioridade decisiva as ligações circulares (em torno do centro da AML), sobretudo as mais periféricas, que viabilizam a complementaridade funcional entre pólos (ou conjuntos de pólos). As ligações secundárias são assim consideradas por já disporem de infra-estruturas de acessibilidade adequadas e ou por serem menos decisivas à consolidação do modelo proposto que implica alterar a evolução tendencial observada. Não se trata, pois, de reduzir a importância destas ligações mas apenas de sublinhar a prioridade que deve ser dada às ligações principais para ser alcançada a alteração desejada da evolução tendencial.

As áreas litorais não integradas no sistema ecológico metropolitano devem manter elevados padrões de desafio e qualidade ambiental. Todas as áreas litorais devem manter-se disponíveis para o recreio e lazer e para a fruição dos valores naturais, ainda que possam acolher actividades turísticas que não ponham em causa estes valores, embora a opção do modelo, no geral, se traduza na oferta de novas localizações preferenciais para actividades económicas afastadas do litoral.

O planeamento municipal deverá desenvolver e adoptar este princípio, seleccionando corredores de acesso, privilegiando e procurando conciliar os sistemas de vistas das áreas edificáveis e ou urbanizáveis com a salvaguarda da paisagem e das silhuetas das cumeadas. Neste sentido, é importante o controlo das densidades e das cêrceas, bem como a definição dos limites dos perímetros urbanos costeiros para fruição paisagística e funcional.

A concretização do modelo territorial proposto, se bem que fortemente induzida pelas orientações do plano e pelo seu programa de execução, depende igualmente da forma como forem desenvolvidos nos PMOT e dos quadros de gestão destes planos municipais. Neste sentido, torna-se indispensável que os PMOT quantifiquem o uso e ocupação do território em termos de limites mínimos e máximos — entre os mínimos que viabilizam infra-estruturas, equipamentos, funções centrais de pólos urbanos e os máximos que não comprometem os recursos naturais disponíveis e mobilizáveis (designadamente o sistema ecológico metropolitano), nem sejam desajustados à procura real de espaços adaptados aos diversos usos e actividades. Note-se que não se trata apenas de índices urbanísticos regulamentares, mas também de parâmetros urbanísticos de monitorização.

Tanto os PMOT como a própria gestão urbanística municipal devem dispor de parâmetros urbanísticos estatísticos, continuamente actualizados, que permitam avaliar periodicamente a evolução do uso e ocupação do território municipal e metropolitano, designadamente quanto a áreas urbanas, áreas entretanto urbanizadas, variações populacionais e de fogos, e áreas de construção.

Por outro lado, os PMOT devem incluir a programação da sinf

cada área a execução do PROT-AML articulada com a política de solos de cada município.

2 — Unidades territoriais

Os estudos de caracterização e diagnóstico desenvolvidos, designadamente o inventário territorial, levantamento dos padrões de ocupação do solo, permitiram fundamentar a identificação de 17 unidades territoriais distintas, que constituíram a base do modelo territorial e que dele são parte integrante.

Estas unidades territoriais foram delimitadas com base em critérios de intervenção e prefiguram territórios com características próprias que devem ser equacionados em conjunto.

Em termos de composição interna, estas unidades encerram, consoante os casos, áreas com padrões de ocupação do solo razoavelmente homogêneos, perfeitamente individualizados e identificáveis no território da AML, ou conjuntos de áreas com padrões de ocupação distintos, que por si só constituem subunidades territoriais, para as quais, ao nível metropolitano, faz sentido uma abordagem conjunta e uma intervenção integrada.

1 — Estuário do Tejo. — O estuário do Tejo constitui o espaço central da AML, sendo em torno das suas margens que se iniciou o desenvolvimento do sistema urbano, em ligação com os modos de vida ribeirinhos que a sua presença proporcionava, e sendo através dele que se fazem as ligações entre a margem norte e a margem sul da área urbana mais densa da AML.

Em termos naturais, o estuário é uma área de importância estratégica ao nível metropolitano e nacional. Os seus valores naturais decorrem, em particular, da sua dimensão, diversidade, riqueza florística e faunística e, de um modo geral, da variedade de ecossistemas que nele ocorrem, estando classificados como reserva natural e zona de protecção especial para a avifauna.

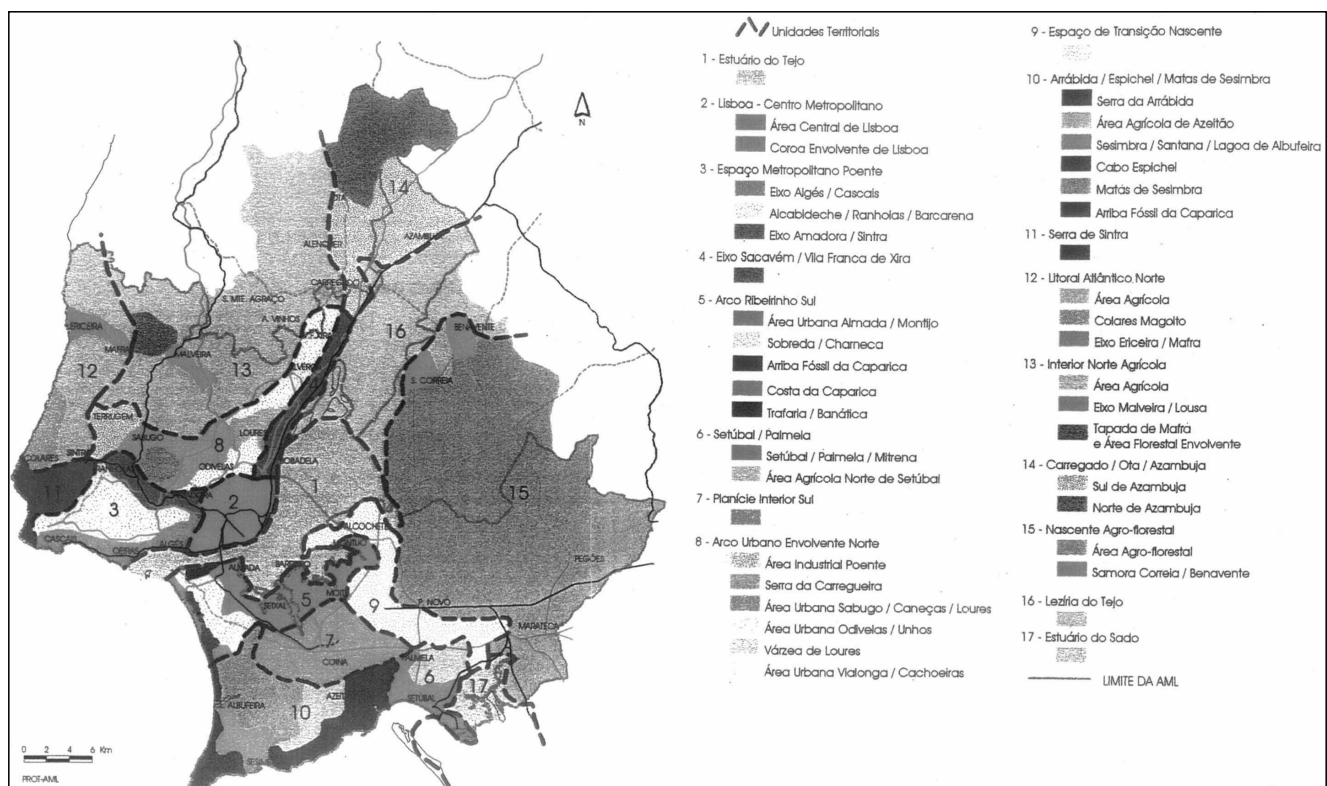
Existem conflitos e ameaças a esta unidade decorrentes de usos ribeirinhos, do seu funcionamento como meio receptor da bacia hidrográfica do rio Tejo, bem como de actividades localizadas na envolvente urbana, entre elas algumas associadas ao porto de Lisboa.

O estuário tem condições para o desenvolvimento de actividades económicas e de recreio e lazer importantes para a evolução da AML e para funcionar como elemento aglutinador e estruturador do desenvolvimento de uma cidade de duas margens, integrando as condições ambientais particulares e traduzindo uma das ideias-chave do modelo territorial proposto: «Recentrar a Área Metropolitana no Estuário do Tejo».

2 — Lisboa — centro metropolitano. — Esta unidade territorial corresponde sensivelmente ao concelho de Lisboa, com excepção da área a noroeste do aeroporto, e constitui o centro da AML. Cerca de 85% desta área é classificada como urbano consolidado, nela se atingindo, em termos globais, as maiores densidades de ocupação da AML.

Fig. 8

Unidades territoriais



Embora assim identificada, os limites da unidade «Lisboa-Centro Metropolitano» são naturalmente difusos, apresentando uma forte continuidade espacial e funcional com as unidades envolventes, em particular nas áreas de fronteira com os grandes eixos urbanos que dela irradiam: Cascais, Sintra, Loures e Vila Franca de Xira.

Nesta unidade polarizadora concentra-se a grande maioria dos equipamentos e serviços de nível superior e nela convergem as principais infra-estruturas de transportes e grandes fluxos de população e bens, o que tem determinado problemas de congestionamento e de funcionalidade.

Em termos gerais, esta área estrutura-se: numa área central que engloba as áreas históricas do centro, onde existem áreas com graves problemas de desertificação populacional e de decadência comercial; nos espaços de importância histórica-cultural de Ajuda e Belém; nos grandes eixos de crescimento inicial da cidade, onde se localizam importantes manchas de terciário; em áreas pontuais e eixos desqualificados e degradados, designadamente associados a bairros históricos, áreas industriais e de armazenagem em decadência e áreas de habitação social; numa faixa envolvente mais recente, desenvolvida em torno da 2.ª circular, prolongada pelo eixo Norte-Sul, onde se registaram e continuam a registar fenómenos de densificação acelerada.

Nas áreas de fronteira com os principais eixos de crescimento urbano que dela irradiam ocorrem, ainda, lacunas e desarticulações de infra-estruturação, fenómenos de desqualificação do espaço urbano, designadamente a existência de núcleos de barracas e outro tipo de habitação degradada, em promiscuidade com unidades industriais e de armazenagem em declínio, abandonadas ou, de um modo geral, pouco cuidadas inseridas num espaço público não minimamente tratado.

Os problemas de pobreza, exclusão ou, de alguma forma, de desqualificação social são nesta unidade particularmente graves, afectando cerca de 30% da população residente, agravados pela presença significativa de minorias étnicas residentes em bairros degradados.

3 — Espaço metropolitano poente. — O espaço metropolitano poente, adjacente a Lisboa-Centro Metropolitano, forma com este um contínuo urbano suportado pelos dois grandes eixos de transportes rodó e ferroviários que ligam Lisboa a Cascais e a Sintra.

Nesta unidade individualizam-se três subunidades distintas:

«Eixo Algés-Cascais», eixo consolidado, de crescimento inicial ao longo da linha de caminho-de-ferro e da estrada marginal, cuja posição geográfica privilegiada determinou uma urbanização predominantemente de qualidade, em estreita relação com o aproveitamento das potencialidades do litoral e ligada a padrões de qualidade ambiental elevados. No território, a especificidade do crescimento urbano traduziu-se numa ocupação de baixa densidade com predominância, face ao total da área ocupada, da tipologia em moradias.

A construção recente do IC 15 (A 5), no limite norte do eixo, veio reforçar muito significativamente a acessibilidade, contribuindo para a estruturação da sua área mais interior e menos qualificada, designadamente atraindo a implantação de importantes núcleos de actividade terciária de nível superior, em particular no concelho de Oeiras, mas também dinamizando processos de urbanização que podem entrar em conflito com as capacidades da rede viária interna.

Nesta subunidade, o «eixo Cascais-Estoril» continua a manter grande atractividade em termos de turismo, recreio e lazer, nacional e internacional;

«Eixo Amadora-Sintra», também um eixo consolidado de crescimento organizado em torno da linha de caminho-de-ferro, teve na sua génese a resposta a procuras de população com menor poder de compra e apresenta actualmente marcas expressivas da fraca estruturação da urbanização e baixos índices de qualidade da construção e do espaço público. Em algumas áreas pontuais, verifica-se já a necessidade de renovar o tecido edificado em resultado do elevado nível de degradação de alguns bairros habitacionais de muito má qualidade de construção, bem como do declínio e abandono de instalações industriais. Nesta subunidade, os padrões são de elevada densidade, dominando extensamente as tipologias de edifícios multifamiliares. A construção do IC 19, ao longo do seu limite sul, trouxe um reforço de acessibilidade e novas dinâmicas de ocupação do solo, a que se associam novos problemas de mobilidade nesta subunidade e nas subunidades localizadas imediatamente a sul;

A área intersticial entre os dois eixos, designada por interior do espaço metropolitano poente, apresenta uma matriz de ocupação do solo caracterizada pela profusão e simultaneidade de usos edificados num contexto de insipiente ou nula estruturação territorial. Este é um território marcado por

extensos fenómenos de construção de génese ilegal e de urbanização/localização de actividades avulsas e não planeadas, deficientes em infra-estruturas e muito fragmentadas e desorganizadas. Por outro lado, verifica-se a descaracterização dos centros dos antigos núcleos rurais e do património edificado ligados às quintas, e a existência de pressões generalizadas sobre o solo ainda não construído ou fraccionado para a construção.

Neste panorama de desorganização territorial sobressaem, no entanto, algumas áreas de actividade económica dinâmicas e com fortes potencialidades de servir de motor ao desenvolvimento, designadamente as manchas industriais ligadas à química farmacêutica no concelho de Sintra e o Tagus Park no concelho de Oeiras.

O IC 15 (A 5) e o IC 19 constituem, respectivamente, os limites sul e norte desta subunidade, que será no futuro servida pelo IC 30, no sopé oriental da serra de Sintra, implementando uma importante ligação de Cascais a Sintra, numa área de grande sensibilidade paisagística.

No seu conjunto, esta unidade apresenta grandes deficiências em termos de ligações viárias internas e de articulação funcional, existindo, no entanto, um potencial urbano e de consolidação e diversificação da base económica que pode ser desenvolvido, desde que devidamente orientado e organizado.

Sendo um território com uma ocupação muito extensiva, as áreas livres de construção são exíguas, registando-se graves conflitos com o funcionamento do sistema ecológico, designadamente devido a estrangulamentos de áreas de drenagem natural, à ocupação de áreas de amortecimento de cheias e, de uma forma geral, à dificuldade do restabelecimento da continuidade dos sistemas dentro de limites estáveis.

4 — Eixo Sacavém-Vila Franca de Xira. — Eixo urbano-industrial de expansão de Lisboa para nordeste, desenvolveu-se ao longo do caminho-de-ferro (linha do Norte) e do IP 1 (A 1). Com áreas habitacionais de dimensão e densidade significativas, este eixo tem um cariz nitidamente industrial, com importantes unidades de indústria transformadora — algumas delas ligadas à exploração de recursos locais, como a cimenteira — e de armazenagem.

A sua natureza ribeirinha proporcionava à partida excelentes condições naturais, mas a ocupação do território processou-se de uma forma pesada, não aproveitando essas potencialidades, verificando-se, nomeadamente, a implantação de extensos cordões de construções industriais junto ao rio que impossibilitam a fruição do espaço ribeirinho e impedem as ligações do sistema ecológico entre o interior e o rio.

Alterações de natureza económica levaram ao declínio de muitas unidades industriais, assistindo-se a uma fase de reestruturação com a substituição da indústria por outras actividades industriais ou pela armazenagem — em determinadas áreas associada à logística — e a elevados índices de degradação da paisagem ligados ao abandono de unidades e à substituição desregrada de actividades. O aproveitamento desequilibrado de antigas áreas ocupadas por indústria para o desenvolvimento de urbanizações para fins habitacionais revela, também, índices de desqualificação resultantes da promiscuidade de usos e da falta de integração dos tecidos urbanos.

Sendo um eixo ribeirinho relativamente estreito, encaixado entre a margem do Tejo e as costeiras que o separam do interior, é, no entanto, pela sua posição geográfica, um canal privilegiado para a passagem de infra-estruturas que ligam o centro da AML ao Vale do Tejo e ao norte, denotando já fortes estrangulamentos.

Este eixo prolonga-se para além de Vila Franca de Xira, acompanhando as vias de comunicação ao longo do Vale do Tejo, apresentando continuidade física com a área industrial do Carregado, inserida na unidade de Carregado/Ota/Azambuja. Apresenta, também, fortes ligações com o interior dos concelhos de Loures e de Vila Franca de Xira, reforçadas pela CREL e, futuramente, incrementadas com a construção da via de cintura da AML e do IC 2/A 10. Neste contexto, Alverca constitui um importante pólo deste eixo, detendo já um papel de interface de transportes e de centro polarizador de actividades e serviços ligados à logística. O reforço da ligação deste eixo para sul pela lezíria do Tejo, a implementar com o IC 11, que atravessará o rio Tejo no Carregado (no limite exterior da unidade), contribuirá para o reforço da centralidade assumida por Vila Franca de Xira.

5 — Arco ribeirinho sul. — O arco ribeirinho sul integra várias subunidades distintas: a mancha urbana consolidada desenvolvida em torno da margem esquerda do estuário do Tejo, de Cacilhas ao Montijo; o interior dos concelhos de Almada e Seixal; a faixa litoral da Costa da Caparica e das praias urbanas estendida até à Fonte da

Telha, incluindo algumas áreas urbanas de carácter turístico; as vertentes ribeirinhas do concelho de Almada. No seu conjunto, estas subunidades constituem a grande coroa urbana da margem sul.

O desenvolvimento urbano do arco ribeirinho de Cacilhas ao Montijo iniciou-se a partir dos locais de acessibilidade fluvial a Lisboa. A construção da Ponte de 25 de Abril fomentou uma suburbanização em grande escala no troço ribeirinho de Almada ao Fogueteiro, a nascente da auto-estrada, traduzida no forte crescimento da construção de alta densidade, em tipologias multifamiliares para dormitório da cidade de Lisboa. Na parte nascente desta unidade, a ocupação urbana é polinucleada, descontínua e diversificada, existindo núcleos históricos ribeirinhos ainda relativamente conservados e preservados, mas também bolsas de habitação de má qualidade construtiva e arquitectónica, muito congestionadas e deficientemente equipadas e infra-estruturadas, algumas constituindo guetos com problemas de exclusão social.

A ocupação industrial tem, tradicionalmente, uma forte presença no arco ribeirinho, no entanto, a evolução económica das últimas décadas levou à obsolescência e decadência de muitas unidades que se encontram abandonadas ou em processo de abandono. A alteração dos processos de produção e do tipo de produtos, por um lado, e o incremento dos sectores do comércio e da armazenagem, por outro, imprimiram movimentos de reorganização espacial das actividades e, inerentemente, da oferta de emprego na península de Setúbal, no sentido geral de deslocalização de actividades do arco ribeirinho em direcção às áreas de Coima e de Setúbal.

A poente da auto-estrada, a área interior do concelho de Almada e de parte do concelho do Seixal apresenta-se como um espaço urbano caracterizado por uma urbanização extensiva com base em tipologias de moradias, de primeira residência no sector norte e de segunda residência no sector sul.

Recentemente, a fronteira dos dois distintos modelos de urbanização, assumida pela auto-estrada, tem vindo a diluir-se mediante a progressão da urbanização de elevada densidade, em altura, para poente da auto-estrada, como é já visível na baixa de Corroios e ao longo do IC 20, que liga Almada à Costa da Caparica. A entrada em funcionamento da ligação ferroviária a Lisboa tenderá a acentuar este fenómeno.

As vertentes de Almada viradas para o Tejo constituem espaços naturais de grande valor, constituindo um importante património paisagístico no enquadramento que proporcionam ao rio Tejo e à cidade de Lisboa. Estas vertentes são pontualizadas, junto ao rio, por cais e instalações de armazenagem relacionadas com o movimento portuário. As construções na encosta virada a sul, sem o devido respeito das cêrceas pela linha de fecho, constituem intrusões visuais graves que diminuem a qualidade visual de toda esta área.

A subunidade Costa da Caparica/Fonte da Telha/Aroeira-Verdizela agrupa um conjunto de áreas urbanas desenvolvidas com base no turismo, recreio e lazer. Trata-se de uma frente com vocação balnear de grande capacidade de carga em termos de praia, mas com sensibilidades próprias que têm de ser equacionadas, em particular com a Área de Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica e com as áreas sensíveis do litoral.

Decorrente de um cenário de crescimento que privilegiou as relações com Lisboa, as conexões internas do arco são fracas, processando-se principalmente entre concelhos fisicamente mais próximos — Almada/Seixal, Barreiro/Moita, Montijo/Alcochete — e manifestando subalternização dos que não possuem ligação directa a Lisboa relativamente aos que a possuem. A conclusão do IC 32 e a implementação do projecto do metro de superfície criarão condições para o fomento e a consolidação de relações transversais no interior do arco.

Neste conjunto, o concelho de Almada tem vindo a destacar-se num processo de autonomização e quebra de dependência relativamente a Lisboa que passa pelo equipamento, pela infra-estruturação e pela dotação funcional e de emprego.

A implementação do modo de transporte ferroviário na Ponte de 25 de Abril permite melhorar significativamente a acessibilidade nas ligações entre as duas margens, constituindo um importante contributo para a afirmação da margem sul numa perspectiva de interacção e complementaridade com Lisboa.

6 — Setúbal-Palmela. — A unidade Setúbal-Palmela encerra duas subunidades: o pólo urbano e industrial de Setúbal, por razões históricas e de complementaridade funcional naturalmente associado a Palmela, e a área agrícola a norte de Setúbal.

O contexto territorial de Setúbal confere-lhe uma condição periférica face ao centro da AML e, simultaneamente, uma grande centralidade face à acessibilidade que detém nos vários modos de transporte (rodoviário, ferroviário e marítimo), situação que possibilitou a sua consolidação em termos económicos e a dotação em infra-est-

truturas e equipamentos de nível superior que lhe dão um elevado grau de autonomia funcional e que o elegem como uma centralidade de nível sub-regional dentro da AML e extra-regional na sua relação com a região do Alentejo.

O dinamismo económico deste pólo deve-se, em particular, às actividades ligadas ao porto de Setúbal — porto de importância estratégica por si mesmo e pela complementaridade funcional com os portos de Lisboa e de Sines — e a um processo de industrialização muito virado para a exportação, que se encontra em franco crescimento associado aos fenómenos de relocalização, renovação e incremento industrial dentro da península de Setúbal.

Esta unidade tem fortes relações físicas e funcionais com a península de Tróia, não sendo possível equacionar algumas das questões do seu desenvolvimento sem a considerar.

A área agrícola norte, em especial as terras marginais do Sado, tem importância do ponto de vista agrícola e ambiental, designadamente em termos de manutenção da diversidade biológica e da capacidade dos solos como depuradores das águas.

No seu conjunto, esta unidade encerra um elevado potencial em termos naturais, históricos e culturais, dada a sua localização geográfica — entre o Parque Natural da Serra da Arrábida e a Reserva Natural do Estuário do Tejo — e as ocorrências patrimoniais históricas, que detém bem preservadas, designadamente os centros históricos de Setúbal e Palmela.

7 — Planície interior sul. — A planície interior sul constitui o território central na península de Setúbal administrativamente repartido por seis concelhos.

Os processos iniciais de transformação deste território estão ligados ao boom de construção da margem sul, iniciado com a entrada em funcionamento da Ponte de 25 de Abril, encontrando-se actualmente muito marcado por extensos fenómenos de fraccionamento especulativo da propriedade e de construção desordenada e fragmentada — com insipientes ou nulas infra-estruturas — em grande parte de origem ilegal, associada a primeira e segunda residência e a indústria e armazenagem, que coexistem com grande promiscuidade espacial.

O processo de ocupação do solo, desenquadrado de qualquer iniciativa de planeamento, motivou a apropriação indiscriminada, para fins de construção não licenciada, de áreas que nitidamente não deveriam ser edificadas e conduziu à desqualificação ambiental e paisagística.

A ocupação extensiva sem infra-estruturação e a ausência de limites estáveis à urbanização trazem problemas à preservação do aquífero da península de Setúbal — reserva de água estratégica — derivados da contaminação e exploração desregrada, bem como à estabilidade das áreas naturais que lhe são adjacentes.

As boas condições de acessibilidade que levaram à sua transformação têm vindo a reforçar-se e tenderão a reforçar-se ainda mais com a construção do IC 32, detendo esta área uma posição cada vez mais determinante no desenvolvimento da península de Setúbal. Nestas condições, e num contexto de relocalização industrial, a área de Coima tem vindo a constituir-se como fortemente atractiva para a implantação de importantes áreas industriais de armazenagem e de logística, mantendo-se, no entanto, a falta de uma lógica de ordenamento e de estruturação espacial.

8 — Arco urbano envolvente norte. — Na fronteira da área mais densamente urbanizada da Grande Lisboa, identifica-se a unidade arco urbano envolvente norte, que, numa situação de periferia de transição, inclui uma série de realidades diversas: a Zona Industrial de Pêro Pinheiro/Montelavar, área muito degradada pela existência de indústria extractiva e de tratamento da pedra; serra da Carregueira, área florestal de grande interesse para a rede ecológica metropolitana; Belas, área de reconhecido interesse patrimonial histórico; Caneças/Odivelas/Loures, que inclui situações de fragmentação, falta de estruturação e conflitualidade de usos; a zona envolvente norte do aeroporto e as costeiras de Loures, que apresentam uma situação de desordenamento crítica derivada da conflitualidade de usos e da construção em locais inapropriados do ponto de vista geotécnico; a várzea de Loures, espaço agrícola importante em termos de solos, mas que, pela sua dimensão e pressão urbana envolvente, se encontra ameaçado; pontualizações de áreas de incultos e matos com interesse do ponto de vista da conservação da natureza; áreas de ocupação extensiva e pouco consolidadas do concelho de Vila Franca de Xira e do concelho de Arruda dos Vinhos; áreas agrícolas avulsas e repartidas.

Esta unidade, no seu conjunto e devidamente estruturada, pode constituir o espaço de remate onde as fronteiras da franja urbano-rural da AML norte se estabilizam.

A construção do IC 16, da via de cintura e do troço do IC 2, que liga a CREL ao IC 11, conjuntamente com a CREL, já executada, vão constituir a espinha dorsal do arco urbano envolvente norte, trazendo condições de forte acessibilidade e permitindo uma estruturação a partir da criação de plataformas organizadoras de actividades e de serviços. Neste contexto, surge com relevância a área do Sabugo-Granja na confluência do IC 16 e da linha do Oeste e a área do MARL servida pela CREL e pela via de cintura.

9 — Espaço de transição nascente. — O espaço de transição nascente abrange uma extensa faixa de território plano que se estende entre Alcochete, Pinhal Novo e Palmela. Nesta faixa, configura-se uma área agrícola relativamente diversificada em termos de dimensão das parcelas — desde as herdades aos foros — mas sistematicamente marcada por ocorrências de habitação dispersa pouco densa, que culminam nos foros do concelho de Palmela, a par da existência de pequenos núcleos rurais.

Embora a construção dispersa ligada à exploração agrícola fosse já uma característica desta unidade, as tendências de dispersão acentuaram-se significativamente com as novas condições de acessibilidade trazidas pela Ponte de Vasco da Gama. Simultaneamente, alterou-se em definitivo o grosso das motivações da construção dispersa no espaço rural, uma vez que grande parte da actual procura é constituída por população urbana, que opta por habitar em meio rural, mas exige os padrões de conforto do meio urbano.

Esta unidade desempenha um papel importante, quer ao nível da exploração agrícola, pelo elevado potencial dos seus solos, quer ao nível do equilíbrio do aquífero.

Em termos de sistema urbano, as duas aglomerações de maior relevo são os aglomerados de Alcochete e Pinhal Novo. O primeiro usufrui de uma posição privilegiada pela extensão de território que detém em contacto com o estuário do Tejo, que lhe dá uma especial apetência ao nível do turismo, recreio e lazer, principalmente relacionado com a natureza e os desportos náuticos, tendo sofrido nos últimos anos um grande incremento habitacional e populacional decorrente da nova travessia do Tejo. O segundo, desenvolvido junto ao caminho-de-ferro, numa encruzilhada de vias de comunicação, constituiu, pela densidade de construção superior face à envolvente, uma ilha no território, localizada numa posição charneira entre Coima, Setúbal/Palmela e Montijo. Pela sua posição e características, Pinhal Novo tem potencial para atrair actividades, em articulação com aqueles pólos.

10 — Arrábida/Espichel/matias de Sesimbra. — A unidade Arrábida/Espichel/matias congrega uma vasta área a sudoeste da península de Setúbal e nela se inserem subunidades autónomas, mas com a característica comum de constituírem espaços fundamentais do ponto de vista natural. São eles a serra da Arrábida, o cabo Espichel, as matias de Sesimbra, a área agrícola de Azeitão, o eixo urbano Sesimbra/Santana/lagoa de Albufeira.

A serra da Arrábida, classificada como parque natural, e o cabo Espichel correspondem a uma extensa área costeira e serrana compreendendo falésias, costeira, marinhas, praias, *maquis*, *garrigues*, pastagens, florestas e áreas agrícolas compartimentadas de elevado interesse e diversidade ecológica, constituindo paisagens e zonas únicas incontornáveis na riqueza patrimonial natural da AML.

As matias de Sesimbra são um importante espaço da península, constituindo a única mancha integralmente florestal e contínua no seio da AML e detendo uma ocupação arbórea de elevado interesse faunístico e florístico. Com especial interesse, e classificada nas matias, encontra-se a zona húmida da lagoa de Albufeira.

A área agrícola de Azeitão, parcialmente incluída no parque natural, apresenta uma paisagem compartimentada única e um património histórico-cultural associado às quintas e constitui uma área agrícola tradicional de elevado interesse. Apresenta especializações na produção de queijo e vinho, que potenciam o seu desenvolvimento agrícola e que não devem ser prejudicadas por outras actividades. Simultaneamente, é uma área de habitação de qualidade em meio rural, de primeira e segunda residência, muito procurada.

O eixo urbano Sesimbra/Santana/lagoa de Albufeira é heterogéneo nas suas características, mas constitui, no conjunto, uma área urbanizada predominantemente para fins de turismo, recreio e lazer, essencialmente relacionados com as excelentes condições naturais interiores e litorais. Esta área inclui o porto de Sesimbra, um dos principais portos de pesca ao nível nacional. Algumas das áreas urbanas que encerra encontram-se desordenadas e deficientemente infra-estruturadas em consequência de processos de urbanização avulsa, em parte de origem ilegal.

11 — Serra de Sintra. — A serra de Sintra, classificada como parque natural, sendo uma área de grande diversidade e contraste paisagístico constitui também uma paisagem única na AML, apresentando um elevado valor geológico, geomorfológico, florístico e faunístico.

Nesta unidade insere-se também Sintra Velha que, em conjunto

com a serra, apresenta um património histórico-cultural de enorme valor e de grande atractividade turística.

12 — Litoral atlântico norte. — O litoral atlântico norte corresponde à parte atlântica da área agrícola norte que, pelas suas características e pressões específicas, se individualiza do restante território.

A faixa litoral estende-se desde a serra de Sintra até ao limite do concelho de Mafra, com indicação de que a partir daí, já fora da AML, se prolonga para o Oeste, apresentando uma largura determinada por critérios relacionados com características paisagísticas dos leitos das ribeiras que a atravessam na transversal. Nesta faixa, possuem elevado interesse ecológico a maior parte das encostas e baixas aluvionares das linhas de água que drenam para o Atlântico, assim como a faixa costeira.

Esta unidade apresenta uma agricultura de subsistência em pequenas parcelas, que se encontra em situação de lento e progressivo abandono, decorrente da competição com outras actividades mais atractivas. No território, assiste-se a uma crescente ocupação por construções dispersas para diferentes usos e actividades, em particular habitações ligadas ao recreio e lazer, mas também indústrias, com consequências negativas para uma paisagem instável e com reduzida capacidade de integração de construções arquitectonicamente desajustadas e desenquadradas.

A manutenção da agricultura, mesmo como complemento de outra actividade, e o estabelecimento de regras adequadas à construção dispersa, são fundamentais para a preservação da paisagem e manutenção da atractividade turística de qualidade.

Como sistemas urbanos ligados ao turismo, recreio e lazer identificam-se, nesta unidade, Colares/Magoito e Ericeira/Mafra, manchas urbanas já com pontos de saturação crítica por sobredimensionamento, sobretudo o segundo. Mafra tem uma especial vocação para o turismo, recreio e lazer, que lhe advém da proximidade ao litoral, do património cultural e da paisagem agro-florestal ainda com elementos de ruralidade.

13 — Interior norte agrícola. — Extenso espaço agrícola, com continuidade na sub-região Oeste, apresentando uma configuração de relevo e de sistema de culturas agrícolas e florestais que lhe dá características próprias, possui áreas de elevado interesse paisagístico (paisagem «saloia» tradicional de Lisboa e seu termo) que importa garantir como elementos de sustentabilidade.

A ocupação agrícola e pecuária tem condições para se manter, existindo uma tradição na oferta de alguns produtos de qualidade como o vinho, as hortaliças e os queijos que beneficiam de um mercado seguro, mas existem já indícios de ocupação diversificada e desordenada do território, traduzida na localização dispersa de unidades industriais e de armazenagem, e de crescimento desordenado dos núcleos urbanos tradicionais, que podem pôr em causa o seu funcionamento e determinam a necessidade do seu reordenamento. Tanto mais que estes factores de desordenamento têm tendência a agravar-se pela proximidade à área de implantação do novo aeroporto de Lisboa.

Nesta unidade destaca-se o pólo urbano da Malveira com um papel importante no apoio à área agrícola envolvente e na articulação desta com o núcleo central da AML, bem como na articulação da AML com Torres Vedras na sub-região Oeste.

A Tapada de Mafra e a área florestal envolvente constituem um valor importante a preservar, tanto mais que integram uma das ligações estruturantes do sistema ecológico metropolitano. A Tapada constitui um espaço único na AML, oferecendo, para além da sua importância ambiental e paisagística, actividades turísticas e culturais relevantes.

14 — Carregado/Ota/Azambuja. — Nesta unidade de forte articulação com o vale do Tejo, destaca-se a sua metade sul pela presença de áreas de grande dinamismo em termos de localização industrial, de armazenagem e de actividades logísticas, sediadas no Carregado e em Vila Nova da Rainha as quais já revelam algum congestionamento.

O dinamismo da área será ainda mais acelerado com: a construção do IC 11 — que a ligará, a sul, directamente ao IP 1 e, a oeste, a Torres Vedras; a conclusão do IC 2 — que fará a ligação norte/sul e, muito em particular, o novo aeroporto de Lisboa na Ota.

Nela existem também extensas áreas ocupadas por indústrias extractivas que levaram à extrema degradação física e paisagística dos locais de exploração.

Alenquer, Azambuja e Carregado são os três pólos urbanos desta unidade, todos apresentando fragilidades face à localização do novo aeroporto.

Pelos factos acima expostos e pelos grandes condicionalismos topográficos que possui, parece determinante a implementação de instrumentos de planeamento que equacionem e apresentem soluções para as diferentes questões actuais e previstas.

A sua posição na AML e as condições de acessibilidade que já detém e as que lhe vão ser proporcionadas pela execução do PRN

conferem a esta unidade potencialidades para constituir a plataforma logística norte de articulação da AML com o exterior da sub-região e do País.

A metade norte desta unidade é uma área predominantemente florestal que por si só não tem leitura na AML, devendo ser equacionada em articulação com as opções delineadas para a área florestal contígua já no Vale do Tejo.

15 — Nascente agro-florestal. — A unidade nascente agro-florestal apresenta uma ocupação extensiva relativamente homogénea, assente na exploração agro-florestal ligada ao montado de sobre, apresentando já algumas intrusões significativas de áreas de exploração agrícola intensiva de regadio. Nesta unidade insere-se a aglomeração urbana de Samora Correia/Porto Alto-Benavente.

Parcialmente integrada na Reserva Natural do Estuário do Tejo, esta unidade possui um importante valor agrícola e ecológico, derivado do interesse económico da exploração do montado, da protecção que proporciona ao aquífero, das condições que oferece à avifauna em termos de habitat e do interesse paisagístico que, de um modo geral, possui. É através desta unidade que se estabelece a ligação ecológica dos estuários do Tejo e do Sado, uma das ligações estruturantes da rede ecológica metropolitana.

Verificam-se, no entanto, pressões que se não forem devidamente equacionadas e regradadas, podem pôr em causa o seu equilíbrio, designadamente a agricultura de regadio, que tem vindo a expandir a sua área de exploração à custa do montado, e ocupações urbanas extensivas muito específicas, determinadas pela procura de novas formas de habitar que pretendem conciliar o modo de vida urbano com uma localização em espaço rural de grande qualidade ambiental e viabilizadas com base em regras de fraccionamento agrícola ou de ocupação turística.

O eixo urbano de Samora Correia/Porto Alto, estendendo a Benavente, teve um crescimento muito determinado pela sua ligação a Vila Franca de Xira, constituindo como que uma extensão deste aglomerado do outro lado da lezíria. Detém, no entanto, características de centralidade próprias que lhe advêm da sua posição como centro prestador de equipamentos e serviços à área agrícola envolvente.

A execução dos futuros IC 11, que ligará Torres Vedras à Marateca, atravessando o Tejo no Carregado, e IC 3 que, no seguimento da circular interna da península de Setúbal, liga Alcochete ao vale do Tejo, seguindo a margem esquerda do rio, melhorarão de forma determinante a acessibilidade e a centralidade deste eixo urbano, tornando-o um ponto incontornável na organização metropolitana. A construção do novo aeroporto na Ota será, também, um factor determinante no desenvolvimento deste eixo.

A sul, a área de Pegões/Marateca, apresenta cruzamentos de redes viárias (ferro e rodo) — com alguma expressão em termos de localização industrial — e será reforçada em acessibilidade com a execução do IC 11, que se articula com o IP 1 e a linha do Norte na área do Carregado/Castanheira do Ribatejo, com o IC 3 em Samora Correia/Benavente, com o IC 13 em Santo Estêvão e com a linha do Sul-Alentejo. Acresce também que esta área possui uma boa ligação ao porto de Setúbal, reunindo, assim, as condições para se constituir como a plataforma logística de articulação sul da AML com o sul do País e com Espanha.

16 — Lezíria do Tejo. — A lezíria do Tejo, extremo sul de um espaço muito vasto pertencente ao vale do Tejo, constitui, pelas boas condições que proporciona para as culturas intensivas de regadio, a área agrícola de excelência da AML.

De igual forma, as condições de alagamento que a tornam tão produtiva em termos agrícolas, determinam o seu elevado interesse em termos de valores naturais e a integração da sua parte sul na zona de protecção especial da avifauna do Tejo.

Esta unidade apresenta potenciais conflitos com o estuário do Tejo, exigindo o estabelecimento de formas de compatibilização entre as práticas agrícolas e os imperativos de preservação do referido estuário, os quais, na área abrangida pela ZPE, se encontram previstos no respectivo plano de gestão.

17 — Estuário do Sado. — Do estuário do Sado apenas está inserido na AML o seu extremo norte e a parte terminal da Ribeira da Marateca.

Tal como o estuário do Tejo, este também está classificado como reserva natural e zona de protecção especial da Avifauna e constitui uma área de grande importância ecológica.

A complementaridade entre os dois estuários em termos de habitat da avifauna é bastante elevada, sendo a sua ligação um dos elementos chave da REM.

3 — Estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental

A estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental constitui um objectivo central no PROT-AML e é concretizada no

esquema do modelo territorial através da REM e das áreas a estabilizar considerados elementos estruturantes e decisivos para a sustentabilidade da AML.

Rede ecológica metropolitana

A possibilidade e viabilidade de constituição de uma estrutura verde metropolitana é um objectivo global concretizado através de um conjunto de estudos decorrentes dos seguintes objectivos:

- Avaliação e caracterização dos padrões de ocupação do solo actualmente existentes do ponto de vista da forma e da configuração do edificado e da sua relação com o não edificado;
- Identificação dos principais espaços livres, espaços de sobrevivência das áreas urbanas e das suas principais características geomorfológicas e urbanísticas;
- Identificação de fenómenos de fronteira na envolvente das áreas classificadas ou sensíveis do ponto de vista ecológico, assim como da sua coerência e estabilidade interna;
- Identificação de espaços bloqueados, intrusões, estrangulamentos e outros fenómenos decorrentes da relação edificado-não edificado;
- A problemática e coerência das áreas agrícolas ou florestais e das suas relações com outros usos;
- As áreas e centros urbanos emergentes e novas formas de alteração de usos do solo;
- Avaliação do estado dos principais ecossistemas metropolitanos e das suas relações com as áreas urbanas, infra-estruturas e equipamentos, de acordo com o seu conteúdo, dinâmica, heterogeneidade e complexidade.

Considera-se que o sistema ecológico deverá funcionar tendo por base uma rede ecológica suporte e elemento de conectividade ecológica.

A REM constitui um sistema de áreas e ligações que integram, envolvem e atravessam as unidades territoriais e o sistema urbano no seu conjunto.

De acordo com os diferentes temas abordados, com especial incidência no conjunto das áreas protegidas ou classificadas, nos elementos da estrutura verde e dos padrões de ocupação do solo, nos estudos e propostas do sector da conservação da natureza, dos recursos hídricos e dos solos, entre outros, foi elaborada uma proposta de rede hierarquizada de áreas estruturantes e ligações ou corredores que constituem a REM, integrando áreas e corredores primários, áreas e corredores secundários e áreas e ligações vitais para o sistema ecológico metropolitano.

A — Rede primária

Assim, são estabelecidas quatro áreas estruturantes primárias com as respectivas ligações/corredores estruturantes primários e que incluem os seguintes territórios:

1 — Serra de Sintra e litoral de Colares a Cascais — corresponde ao núcleo central da serra de Sintra, incluindo os territórios do Guincho e Malveira da Serra até à linha de água e faixa marítima.

Paisagem única na AML de grande diversidade e contraste paisagístico.

Trata-se de uma área com elevado valor natural e paisagístico, tendo particular interesse dos pontos de vista geomorfológico, florístico e faunístico.

É um valor simbólico de referência metropolitana.

Esta área encontra-se já classificada como parque natural — Parque Natural de Sintra e Cascais — e engloba área do sítio incluído na directiva habitats.

A especificidade desta unidade obriga a adoptar um conjunto de orientações no sentido de:

- Garantir que as intervenções na orla da serra ou junto aos limites do Parque Natural não descaracterizam o espaço serra, nomeadamente na zona de transição para a área urbana poente. Esta área (zona de transição) deverá ser objecto de um estudo especial desde Cascais até Sintra/Portela;
- Reforçar os meios de apoio técnico e financeiro ao controlo dos fogos e à recuperação de áreas ardidas;
- Manter a área litoral como paisagem e zona única de Colares até ao Guincho (encosta da Malveira);

Garantir o desenvolvimento do núcleo urbano da Malveira da Serra e das áreas edificadas a poente e área envolvente, de acordo com padrões de elevada exigência urbanística, arquitectónica e paisagística;

Garantir a manutenção de percursos lentos nas estradas panorâmicas de fruição paisagística. Trata-se de percursos com grande interesse turístico;

Controlar e definir o remate urbano da área a norte de Cascais, no contacto com o Parque Natural;

Garantir que a ocupação turística seja consentânea com áreas de elevado interesse paisagístico, ecológico e patrimonial; Conter a edificação dispersa.

2 — Estuário do Tejo — é o elemento central da AML e constitui uma área húmida da maior importância a nível nacional e europeu. Apresenta uma biodiversidade muito elevada e uma excepcional diversidade paisagística, constituindo o elemento de referência simbólica da cidade de Lisboa e de toda a AML.

Possui áreas classificadas de importância internacional, nomeadamente:

Reserva Natural do Estuário do Tejo;
 Zona de protecção especial, ao abrigo da directiva aves;
 Sítio da Lista Nacional de Sítios, directiva habitats;
 Sítio ao abrigo da Convenção de RAMSAR;
 Biótopo CORINE.

Fig. 9

Rede ecológica metropolitana

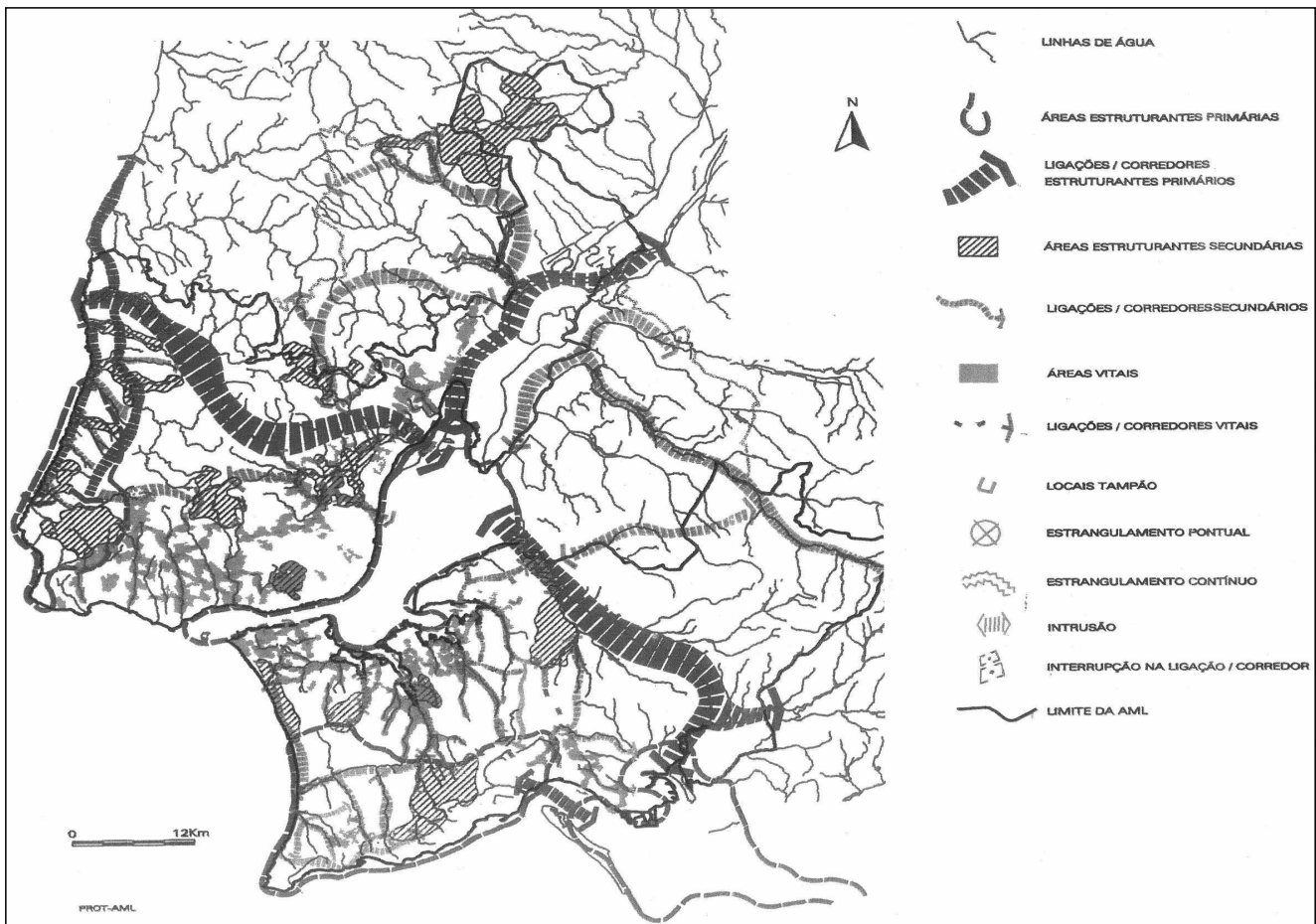


Fig. 9.1 — Rede ecológica metropolitana

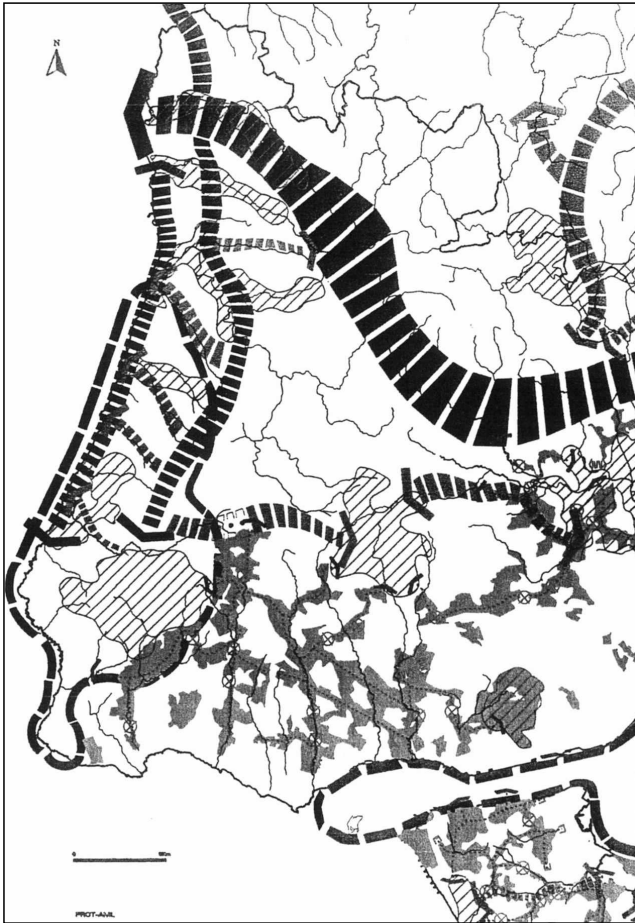


Fig. 9.2 — Rede ecológica metropolitana



Fig. 9.3 — Rede ecológica metropolitana



Os valores naturais, tratando-se de uma zona húmida, são muito diversificados a nível de flora e comunidades locais e da fauna (em especial a avifauna; é uma das 10 zonas húmidas mais importantes da Europa para aves aquáticas migratórias).

Na margem sul assumem particular importância, pelas ameaças a que estão sujeitos, os esteiros e as zonas entre marés das linhas de água da península de Setúbal que drenam para o estuário.

Espaço de actividades económicas e de lazer importante a aproveitar.

Os principais conflitos e ameaças decorrem dos usos marginais que resultam das actividades localizadas na envolvente urbana e de funcionar como meio receptor da bacia hidrográfica do rio Tejo.

Os seus valores naturais decorrem, em particular, da sua dimensão, da diversidade e riqueza florística e faunística, e da variedade de ecossistemas que nele ocorrem.

3 — Estuário do Sado — só parcialmente incluído no território da AML, constitui contudo o elemento estruturante localizado mais a sul com especial importância ecológica e paisagística.

Encontra-se classificado com diversos níveis de protecção:

Reserva natural do estuário do Sado;
Sítio da lista nacional de sítios directiva habitats;
Zona de protecção especial — directiva aves;
Sítio ao abrigo da Convenção RAMSAR;
Biótopo CORINE.

A unidade estuário do Sado engloba não só uma extensa área húmida como também áreas terrestres de elevada importância. Somente a margem norte do estuário faz parte da AML.

Os valores em causa dizem respeito, em particular, à flora e comunidades locais, à fauna, caracterizada pela presença de habitats diversos, e em especial pela ocorrência de áreas de passagem e invernada de grande número de aves aquáticas.

Deverá garantir-se que as actividades económicas localizadas na sua envolvente tenham em atenção o funcionamento deste importante ecossistema.

4 — Arrábida/Espichel/matias de Sesimbra/lagoa de Albufeira — esta unidade paisagística constitui um elemento terrestre de contraponto às áreas estuarinas de elevada importância metropolitana e nacional.

Trata-se de uma área de paisagem única com elementos extremamente diversificados, tanto do ponto de vista geológico e geomorfológico, como florístico, faunístico e paisagístico.

Desde áreas costeiras abruptas até zonas serranas, planícies arborizadas, falésias, costeiras, praias, maquis, pastagens, zonas agrícolas compartimentadas e florestas, todas ocorrem de forma contínua e integrada, representando uma imagem coerente e de elevado interesse paisagístico.

Os factores de alteração de uso susceptíveis de pôr em causa os valores naturais expressos ocorrem na zona da lagoa de Albufeira, Santana e envolvente, e no contacto com as áreas urbanas a norte e nascente. A lagoa de Albufeira constitui uma área lagunar de grande importância devendo ser considerada uma área nuclear para a conservação da natureza, assim como os sistemas dunares litorais que acompanham a linha de costa para norte e sul da lagoa.

Esta unidade possui áreas já protegidas que correspondem a diversas classificações nacionais e internacionais:

Parque Natural da Serra da Arrábida;
Parque Marinho da Arrábida;
Sítio classificado da gruta do Zambujal;
Zona de protecção especial do cabo Espichel (em vias de classificação — directiva aves);
Sítio Arrábida-Espichel ao abrigo da Lista Nacional de Sítios — directiva habitats;
Reserva Biogenética do PN da Arrábida;
Dois biótopos CORINE;
ZPE — lagoa pequena.

Esta grande unidade estruturante deverá ser pensada de forma global, em especial a área de fronteira e remate com o arco ribeirinho sul.

As suas potencialidades para as actividades de turismo, recreio e lazer deverão ser enquadradas pela garantia do respeito pelos valores estratégicos de protecção ambiental.

5 — Corredores e ligações estruturantes primárias — um conjunto de ligações e corredores assumem particular importância nas relações entre as áreas estruturantes primárias anteriormente descritas.

Estas ligações decorrem, em primeiro lugar, da aplicação do princípio de ligações entre os sistemas ecológicos e da sua importância regional em particular para a fauna e a transferência e troca de energia entre sistemas ecológicos diferentes, que lhes garante consistência e sustentabilidade.

Estas áreas deverão ser entendidas como os corredores preferenciais para as trocas entre ecossistemas, mas ao mesmo tempo representarem espaços de desafogo e descompressão do sistema urbano, favorecendo e garantindo o desenvolvimento dos fenómenos naturais.

As principais ligações ocorrem entre os estuários do Tejo e do Sado e entre estes e as faixas costeiras atlânticas tanto para norte como para sul. Para o interior assume importância central o corredor do rio Tejo e do vale que lhe está associado.

As ligações indicadas são particularmente importantes para a avifauna e habitats com elas relacionados e dizem respeito, em particular, às seguintes faixas do território:

- 1) Mouchões de Alverca e Vila Franca de Xira até ao litoral São Julião/Ribamar;
- 2) Estuário do Tejo — rio e vale do Tejo;
- 3) Estuário do Tejo — estuário do Sado;
- 4) Serra de Sintra — litoral norte;
- 5) Serra de Sintra — litoral sul;
- 6) Serra da Arrábida — estuário do Sado;
- 7) Estuário do Sado — ribeira da Marateca;

B — Rede secundária

As áreas e os corredores ou ligações incluídos na rede secundária da REM incluem áreas e sistemas com dimensão suficiente para serem claramente identificados e com importância metropolitana e local na sustentabilidade do modelo territorial.

Constituem espaços ainda não predominantemente ocupados com edificações ou infra-estruturas e possuem interesse e biodiversidade ecológica (na maior parte dos casos, matas de caducifólias ou perefólias ou vales e baixas aluvionares).

Estas áreas relacionam-se com os sistemas hidrológicos de forma significativa, sendo importantes no controle das cheias e na qualidade do ambiente metropolitano.

As encostas dos vales das ribeiras encaixadas, as áreas florestais de Sintra, a serra da Carregueira, o vale de Loures, as matas de Mafra e Malveira na margem norte constituem as áreas mais importantes.

Na península de Setúbal, para além das áreas de esteiros e valas que drenam para o Estuário, assumem particular importância a mata

dos Medos, a área de Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica, o pinhal das Freiras, o pinhal da Marquesa, o pinhal das Formas, o pinhal das Espanholas e a mata da Machado representam as áreas com dimensão apreciável e importância concelhia considerável e com ligações importantes às áreas estruturantes primárias.

Estes espaços são igualmente importantes na resolução de carências e remates do sistema urbano que lhes está próximo, para além de representarem os últimos exemplos das matas que cobriam a península de Setúbal.

Os seus valores naturais decorrem do coberto vegetal arbóreo que possuem e da sua dimensão relativa no sistema urbano.

Nalguns casos representam os espaços limite para realização de ligações entre sistemas ecológicos dos diferentes níveis e separação de sistemas urbanos desordenados e contínuos.

Os corredores assinalados como corredores estruturantes secundários acompanham, na maior parte dos casos, as linhas de água ou cabeços que estabelecem as ligações ecológicas entre áreas e unidades territoriais.

Uma atenção especial deve ser dada aos territórios e aos sistemas atravessados por estes corredores, no sentido de manter e viabilizar a conectividade entre as áreas e os sistemas indicados.

C — Áreas e ligações/corredores vitais

O conceito de áreas e corredores vitais decorre da constatação do facto de nas áreas urbanas consolidadas, não estruturadas, fragmentadas e desordenadas do território metropolitano, o espaço livre, não edificado, ser já de dimensão e configuração que o remete para espaço residual, ainda que nalguns casos com dimensão aparente significativa.

O reconhecimento de que sobre estas áreas consideradas ainda não edificadas incorrem pretensões, direitos já constituídos de urbanizar, equipar e infra-estruturar, e ainda diversas possibilidades que decorrem de propostas dos PDM aprovados (que deverão ser objecto de avaliação e quantificação) levam igualmente a reforçar a necessidade destas áreas serem encaradas como vitais para a resolução de problemas e carências do sistema urbano já instalado.

De igual modo, ainda podem e devem representar o espaço de concretização de espaços públicos, zonas de lazer e recreio, em espaço não edificado, fundamentais para o funcionamento e qualidade do sistema urbano no seu conjunto.

A análise sobre o espaço não edificado nas áreas urbanas incidia ainda sobre os estrangulamentos, intrusões e interrupções que, ocorrendo no território metropolitano, põem em causa o funcionamento do sistema ecológico.

Reconhece-se que a maioria das linhas de água da margem norte possuem a sua parte final «tamponada» por edificações ou outro tipo de construções, o que origina, em associação com outros factores, a ocorrência de situações de cheia e risco de inundações.

De igual modo, as linhas de água da margem sul encontram-se estranguladas no seu troço final ou com estrangulamentos contínuos ao longo do seu percurso, ainda que o carácter de risco de cheia não seja tão evidente face à natureza permeável dos terrenos envolventes.

As intrusões ocorrem, principalmente, nas baixas aluvionares de Loures e no arco ribeirinho sul até à planície interior, onde os sistemas hidrológicos são afectados pelas edificações nas zonas de baixa aluvionar ou mesmo sobre o leito tradicional das valas ou ribeiras.

Algumas ligações estruturantes ou vitais estão interrompidas, o que pode provocar situações de risco por alagamento a montante.

A classificação como área vital deverá conduzir a uma revisão das propostas de ocupação que incidirem sobre estas áreas nos planos municipais de ordenamento do território, de acordo com os valores e objectivos expressos no PROTAML.

4 — Transportes e logística

4.1 — Enquadramento. — Na ausência de estudos integrados e de instrumentos de planeamento do sistema de transportes metropolitano, o PROTAML propõe, no quadro da estratégia de desenvolvimento e do modelo territorial definidos, um referencial para o desenvolvimento de um processo de planeamento sectorial.

Atento o quadro actual, aponta-se como fundamental e prioritário a criação do edifício institucional de suporte à constituição de uma estrutura de planeamento e gestão dos transportes da AML, envolvendo os diversos intervenientes com competências na matéria e responsável pelo desenvolvimento do processo de planeamento integrado do sistema de transportes metropolitano.

4.2 — Conceito de transportes para a AML. — A definição de um conceito de transportes para a AML exige a prévia opção pelo cenário de gestão da mobilidade em que nos pretendemos situar. Com efeito, quer os custos de dotação em infra-estruturas e oferta de transporte, quer do correspondente funcionamento do sistema, irão variar significativamente consoante se considere um cenário tendencial, ou se, pelo contrário, se assume que a Administração Pública — aos seus diferentes níveis e sectores de actuação — irá ter um papel mais interencionista, tanto ao nível da regulação do sistema, como no potenciar ao máximo o transporte colectivo através de planos directores, de acordo com as directivas comunitárias de exigência de maior qualidade ambiental em projectos de mobilidade urbana e transporte interurbano.

No primeiro caso, e tal como se verificou na última década, a satisfação das necessidades de deslocação da população da AML iria continuar a processar-se essencialmente através de um acréscimo significativo da utilização do transporte individual, com o consequente aumento do congestionamento de tráfego, o decréscimo da atractividade do transporte colectivo rodoviário e uma cada vez maior perda de cota de mercado para o sistema de transportes colectivos no seu todo. Apesar dos vultuosos investimentos que se verificaram nos últimos anos em infra-estruturas e material circulante, o decréscimo no número de passageiros transportados em transporte colectivo tem sido uma constante, que é necessário inverter.

Em alternativa, preconiza-se uma atitude mais dirigista da Administração, a qual passa, num primeiro momento, por definir prioridades de investimento e de intervenção de forma integrada, e tendo igualmente em conta uma perspectiva ambiental (diminuição de emissões poluentes e de ruído no espaço urbano e periurbano), visando aumentar a atractividade global do sistema de transportes colectivos, para desenvolver em seguida uma verdadeira política de mobilidade sustentável, onde se actua simultaneamente em todos os modos de transporte.

Neste âmbito, é necessário desenvolver uma política coerente de promoção de modos de transporte menos agressivos para o ambiente e a saúde pública, bem como assumir uma gestão do espaço viário onde a diminuição da oferta de estacionamento na via pública e em parques no centro das cidades, bem como o aumento da tarifação do estacionamento terão um papel essencial na penalização do uso indiscriminado do transporte individual. Estas medidas são essenciais nas áreas centrais e nos corredores mais congestionados para que seja possível desenvolver alternativas credíveis em transporte colectivo (TC).

No caso de a Administração optar por este segundo cenário, o conceito de transportes a definir tem de ter em conta a actual estrutura espacial das deslocações no interior da AML. No entanto, é de referir que no médio/longo prazo a política de investimentos em infra-estruturas de transporte tem de seguir o conjunto de directivas comunitárias (exemplo, Directiva XI/194/90) segundo as quais a avaliação de planos e programas com incidência no ambiente devem internalizar as respectivas externalidades.

Assim, se para as deslocações pendulares por motivo de trabalho é previsível que os fluxos mais importantes em direcção a Lisboa se continuem a realizar nos eixos radiais de expansão urbana, já para as deslocações por outros motivos (compras, serviços, recreio e lazer, etc.) a sua maior incidência não terá um padrão radial, antes se processando em termos de área, numa coroa circular definida a partir de um raio de aproximadamente 10 km a 15 km a partir do centro da AML (Rotunda do Marquês de Pombal), isto é, englobando tanto as deslocações radiais como as transversais. Com a progressiva desconcentração do emprego terciário do centro de Lisboa para a sua periferia imediata, este tipo de padrão espacial de deslocações terá ainda tendência a captar igualmente uma parte das deslocações casa-trabalho.

Estando comprovado economicamente que para distâncias abaixo dos 15 km do centro da cidade é necessária uma maior utilização do TC, acima daquela distância deve admitir-se uma maior utilização do transporte individual (TI), colocando-se a necessidade de construção de «P+R» em eixos servidos pelo TC.

Para este «perímetro de transporte urbano», correspondente ao núcleo central da AML e periferia imediata, existe a necessidade de uma utilização complementar de redes semipesadas e ligeiras no sistema de transportes colectivos, que simultaneamente possa responder às funções de transporte e de acessibilidade dentro do espaço definido por aquele perímetro, que como se sabe inclui funções dentro e na proximidade dos limites do concelho de Lisboa.

A utilização mais articulada das várias redes de TC dentro da coroa central da área metropolitana (a cidade e o periurbano dentro

de um raio de 15 km) exige que dois conceitos de ligações sejam estabelecidos *a priori* para responder tanto às deslocações periferia-centro como periferia-periferia.

Dentro da cidade, para a coroa até um raio de 10 km, devem privilegiar-se as ligações directas ou com um transbordo, isto é, uma política multimodal. Estas ligações devem ser conseguidas com a introdução de linhas de TC de capacidade intermédia a funcionar em sítio próprio (velocidades comerciais acima de 20 km/h), garantindo funções de transporte (metro e eléctrico de superfície) e funções de acessibilidade (rede de autocarros e eléctricos).

Para a coroa definida por um raio dos 10 km aos 30 km, devem articular-se as redes de transporte colectivo em sítio próprio com as redes rodoviárias que permitem o rebatimento da circulação automóvel ou de autocarros, respectivamente através de «P+R» ou de boas interfaces, evidenciando uma política intermodal, mas onde se devem minimizar os transbordos.

As redes de TC em sítio próprio incluem o comboio e as redes de capacidade intermédia que podem fechar malhas das redes pesadas e semipesadas, nas áreas com densidades humanas líquidas entre os 60 e os 160 [(hab+p. t.)/ha].

Para a coroa definida com raio superior a 30 km, os modos de TC mais utilizados incluem comboio e autocarros. Nesta rede intermodal as ligações podem exigir um ou mais transbordos, podendo-se minimizar os seus efeitos negativos através de uma política tarifária que integre não só os vários modos de TC como o próprio parqueamento do TI.

A estruturação do sistema em cada uma das coroas definidas deverá garantir a acessibilidade, com tempos de deslocação competitivos com a deslocação em TI (considerando o tempo de deslocação mais o de estacionamento), associada a políticas restritivas de estacionamento nas áreas centrais.

Elemento essencial e determinante para o sucesso de uma política de mobilidade que potencie o TC, é o modo como os seus utentes lhe acedem, tanto ao nível da sua cobertura espacial como do custo da sua utilização. O sistema tarifário deve assim favorecer a maior acessibilidade do transporte público.

O conceito de transportes que se preconiza para a AML pode assim resumir-se do seguinte modo:

4.2.1 — Núcleo central (raio de 10 km) — nesta área é importante considerar o desenvolvimento de uma forte conectividade da rede de TC, assente numa eficaz multimodalidade e no privilegiar das ligações directas, nomeadamente entre os principais centros de emprego e de comércio e as áreas mais densamente habitadas. Desejavelmente, dever-se-á caminhar para um sistema de títulos multimodais que permitam a utilização indiferenciada de todos os modos de transporte à disposição da população.

Para este núcleo central deverá ser estudada, no âmbito do plano metropolitano de transportes (PMT), uma rede de grande capacidade, baseada na complementaridade entre o comboio, metropolitano e eléctrico moderno a implementar no horizonte temporal do PRO-TAML.

Deve ainda ser implementada uma política de estacionamento que penalize o uso indiscriminado do TI na área central de Lisboa e favoreça a transferência modal para o TC nas estações do metropolitano e de eléctrico mais afastadas do centro.

O favorecimento dos modos suaves (peões e bicicletas) nas áreas centrais, em particular na de Lisboa, é igualmente um dos aspectos a considerar com a maior atenção (v. figura 10).

4.2.2 — Coroa de transição (entre os 10 km e os 30 km) — nestas zonas da AML o sistema de transportes do periurbano terá de responder a dois padrões de deslocação: as deslocações radiais em relação a Lisboa — que ainda continuam a ser dominantes, embora em perda de importância relativa — e as que se processam entre os vários núcleos residenciais, de emprego e de comércio/serviços que se têm vindo a desenvolver nas aglomerações consolidadas na periferia de Lisboa.

Quanto às primeiras, as infra-estruturas pesadas de TC existentes, concluídos os investimentos em curso na modernização da infra-estrutura ferroviária e na aquisição de novo material circulante, têm capacidade suficiente para as satisfazer.

Nesta área, o PMT terá de:

Avaliar a viabilidade de complementar as infra-estruturas de TC existentes com a implementação selectiva de sistemas de capacidade intermédia;

Avaliar a questão da conexão entre as várias linhas ferroviárias — a norte e a sul do Tejo. A possibilidade de interligar os vários corredores ferroviários entre si e com o metropolitano no núcleo central, é essencial para assegurar uma maior equidade em termos de acessibilidade;

Assegurar a melhoria das condições de rebatimento do transporte colectivo rodoviário ou eventuais sistemas de capacidade intermédia e do TI sobre as estações da rede ferroviária.

Os sistemas e medidas a implementar deverão possibilitar uma melhor distribuição dos tráfegos da periferia na capital da AML, contribuindo para a redução do tráfego de passageiros em automóvel.

As deslocações no interior da coroa de transição são actualmente as mais penalizadas em termos de TC e são quase cativas do TI. A inversão da actual repartição modal nesta coroa passa pela melhoria das condições existentes, de circulação e oferta do transporte público rodoviário (TPR), através da eventual criação de sítios próprios, medidas de prioridade ao TPR, serviços rodoviários semidirectos e nalguns casos através da introdução de linhas de modos ferroviários ligeiros. O sistema de transportes colectivos, a construir no espaço periurbano, deverá ser estruturado em articulação com as principais estações ferroviárias e as estações término de metropolitano.

O sistema tarifário a implementar na coroa de transição deve não só atender à necessária integração com a rede urbana (núcleo central), como considerar a complementaridade entre o TI e o TC, na utilização dos «P+R» (v. figura 10).

4.2.3 — Pólos secundários — o conceito de transportes para o modelo territorial que se defende para as aglomerações urbanas mais afastadas de Lisboa e que já hoje constituem verdadeiros pólos secundários no interior da AML — casos de Setúbal/Palmela e de Cascais com a sua envolvente — parte da constatação de duas necessidades: por um lado, trata-se de continuar a garantir uma boa acessibilidade ao centro da AML; por outro, face ao crescente peso demográfico e extensão destas áreas urbanas torna-se imperioso assegurar uma oferta própria de TC que não esteja sobretudo dependente das ligações regionais que estão centradas nestas áreas.

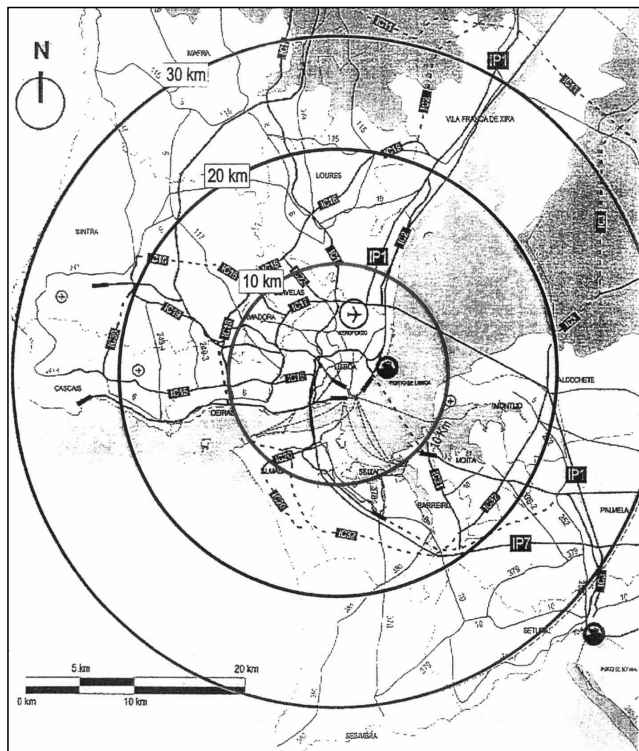


Fig. 10

Raios de 10 km, 20 km e 30 km a partir da Praça do Marquês de Pombal

Cabrá ao transporte ferroviário suburbano responder ao primeiro tipo de necessidades, devendo para isso resolver-se as actuais rupturas de carga. Na margem norte, através da ligação entre a linha de Cascais e a linha de cintura; na margem sul completando a ligação ferroviária através da Ponte de 25 de Abril com a construção do troço Coina-Pinhal Novo e a electrificação da linha até Setúbal (obras em curso).

A articulação e a conectividade na rede rodoviária existente nos pólos urbanos mais importantes, associada ao desenvolvimento de

redes urbanas de TC que sirvam o centro destes pólos e a sua área de influência directa, constituirá a resposta ao segundo tipo de necessidades. Nos casos referidos, a apresentação de propostas de eixos em TC e de medidas de gestão viária favoráveis ao TP deve ser promovida na perspectiva de diminuição de tráfego automóvel no interior e envolvente destas aglomerações e na articulação com as respectivas redes de transporte nas áreas de influência de cada uma delas.

Também neste caso se deverá assegurar uma correcta integração tarifária, só que entendida em duas vertentes: uma primeira que contemple as ligações com Lisboa e o seu sistema de transportes urbanos; e uma segunda que funcione para a rede urbana local. Em ambos os casos deve ser considerada a possibilidade de incorporação do TI no sistema, através da utilização dos parques de estacionamento dissuasores (P+R).

4.3 — Linhas de intervenção. — A definição das linhas de intervenção e o estabelecimento do modelo de transportes e acessibilidades na AML devem ser equacionadas no âmbito do PMT.

Lisboa e o seu espaço geográfico envolvente estão a consolidar-se como uma área metropolitana com várias centralidades, isto é, pólos de geração/atração de emprego, de residência, de serviços e de lazer. É necessário um maior equilíbrio dos investimentos em infra-estruturas e na exploração de equipamentos de TC, que resulte numa sua maior utilização. Está a esgotar-se o tempo dos investimentos em grandes infra-estruturas, devendo canalizar-se os novos investimentos para sistemas de capacidade intermédia que potenciem as redes de transporte público de passageiros, diminuindo o recurso sistemático ao transporte individual, o que pode ser consagrado no PMT e em planos de mobilidade/deslocações urbanas. Este último tipo de planos sectoriais, destina-se a equacionar novas formas de gestão da mobilidade e a configurar o sistema de transportes a desenvolver numa determinada área/bacia de transportes, preferencialmente de escala sub-regional a fim de melhor responder às necessidades de deslocação da população dessa área.

As distâncias percorridas pelas pessoas e mercadorias são maiores, os tempos gastos a percorrê-las tomam-se ineficientes face aos volumes de investimento, devido à má utilização dos vários modos de transporte. As soluções têm assim de ser procuradas a dois níveis: necessidade de realocação de pólos de emprego e contenção e estruturação das expansões urbanas residenciais que gerem uma diminuição de fluxos de pessoas que percorram distâncias médias superiores a 10 km — ordenamento do território — e a necessidade de um maior desempenho das redes de TC, com velocidades comerciais e de exploração que permitam aumentar a sua atractividade e a sua capacidade de competir com o TI.

Na micrologística, as interfaces colectoras e de distribuição, devem ser planeadas. A optimização da rede de logística, deve orientar-se para uma estrutura e hierarquização que permitam, para além da cobertura do território, a circulação diferenciada dos veículos entre o espaço urbano consolidado e o espaço suburbano.

Na óptica do ordenamento do território, os limiares de construção de novas infra-estruturas e equipamentos de transporte e a utilização dos vários modos de transporte devem ser equacionados de acordo com as directivas europeias sobre impactes ambientais: racionalização económica da utilização das fontes de energia; reforço de medidas que aumentem a qualidade de vida urbana nomeadamente através da diminuição dos impactes ambientais associados ao sistema de transporte.

Ao estabelecer um conjunto de linhas de intervenção que constituirão a coluna vertebral para a política de transportes na AML nos próximos 10 anos, já se tem em consideração objectivos ambientais que hoje recaem nos modelos territoriais e nos planos e programas de transporte. Admitir a heterogeneidade geográfica do espaço metropolitano (onde existem ecossistemas de maior fragilidade como sejam as reservas naturais ou as paisagens a preservar); limitar a sobrecapacidade do transporte rodoviário e o consumo difuso do espaço para fins urbanos; fazer convergir os critérios de escolha individuais com o carácter sustentável da soma destas escolhas são variáveis que permitirão identificar um conceito que articule o sistema de transporte numa perspectiva ambiental eficaz.

As questões de urbanismo e de ordenamento do território, não devem ser desligadas do sistema de transportes. Repensar, portanto, a forma de usos e ocupação do solo no território, bem como a forma como se estruturaram cada uma das aglomerações e a sua interligação, ajudarão a identificar o conceito de transportes anteriormente referido, o qual se pretende que contribua para uma correcção e melhoria dos padrões de mobilidade actuais.

Torna-se incontornável a regulamentação da lei de bases do sector dos transportes e a criação de uma autoridade metropolitana de transportes da AML que, promoveria, no cumprimento das atribuições e competências que lhe venham a ser cometidas por diploma próprio, o planeamento e organização das redes, a prioridade dos investimentos, a atribuição das concessões, a definição da política tarifária e a obtenção dos recursos necessários ao funcionamento integrado e coerente do sistema.

Como instrumentos necessários e urgentes na definição da política de transportes aponta-se a realização do PMT e a realização dos planos de mobilidade/deslocações urbanas (PMDU) por bacia de transportes ou aglomeração na área metropolitana. É preciso agir ao nível da mobilidade e estes planos devem encontrar respostas ao nível de actuação metropolitano e sub-regional permitindo aos responsáveis e gestores do sistema de transportes — à escala metropolitana/sub-regional e local — uma maior definição de políticas de ordenamento da circulação de pessoas e mercadorias. Deverão, portanto, conter uma metodologia de validação estratégica e operacional.

Decorrente da estratégia territorial do PROTAML, o PMT tem como objectivo central, influenciar as escolhas modais, através de um conjunto coerente de medidas susceptíveis de melhorar a repartição modal em favor da utilização de modos de transporte mais sustentáveis.

Assim, as propostas do PMT deverão submeter-se às directrizes de uma política metropolitana de transportes a aprovar pelo poder político. Conterão uma estratégia de actuação em função dos horizontes temporais: de curto/médio prazos — planeamento essencialmente correctivo; de médio prazo visando a implementação de medidas selectivas — relacionadas com o desenvolvimento de componentes estruturantes do sistema e com a promoção do TC —, susceptíveis de influenciar um padrão de deslocações mais favorável ao TC; de longo prazo, que corresponderá à consolidação das opções em favor de uma mobilidade cada vez mais sustentada.

O PMT deve:

- Propor um sistema multimodal de TC de passageiros, baseado na articulação dos diferentes modos de transporte existentes e de novos modos a implementar/desenvolver (caso dos modos ferroviários ligeiros e eléctrico moderno);
- Estabelecer a rede logística estruturante de abastecimento e distribuição de mercadorias;
- Estabelecer uma rede viária estruturante entre o nível nacional e local;
- Estabelecer a rede principal de interfaces metropolitanas e a rede de parques de estacionamento de escala metropolitana;
- Identificar as condições de articulação entre as propostas de transporte e as políticas de estacionamento.

Deve ainda:

- Elaborar propostas/contributos para o estabelecimento de uma estratégia de articulação entre as políticas de ordenamento do território e as políticas de transportes;
- Identificar as condições de articulação entre os objectivos de uma política de promoção da utilização do TC e as políticas sectoriais que influenciam a utilização do TI.

O PMT, num processo de planeamento estratégico e operacional, integrará designadamente:

- O esquema director das infra-estruturas metropolitanas de transporte, que envolve, nomeadamente, o estabelecimento da rede de TC pesados e semipesados, da rede viária estruturante entre o nível nacional e local, das redes de interfaces e parques de estacionamento dissuasores com ela relacionados;
- Os objectivos estratégicos e os PMDU de escala sub-regional.

Os PMDU concretizarão a política de mobilidade a estabelecer no PMT, integrando os vários projectos de transporte urbano de passageiros e de mercadorias. Até à aprovação do PMT poderão ser elaborados PMDU para áreas prioritárias de intervenção, devendo estes guiar-se pelo referencial de actuação estabelecido no PROTAML e pelos eventuais estudos sectoriais desenvolvidos no âmbito dos trabalhos do PMT.

Os PDM em processo de revisão devem integrar a problemática dos transportes, tendo em conta objectivos de racionalização do sistema, de melhoria do serviço, de crescimento de utilização do TC e, por outro lado, de integração das cadeias logísticas. Deste modo, deverão articular coerentemente os usos do solo, a forma e estruturas urbanas, os transportes e o ambiente.

Se os primeiros PMDU podem ajudar à clarificação das necessidades mais prementes das populações e agentes económicos, a uma escala sub-regional, os segundos PDM devem regular a intervenção municipal no território. A maior definição dos projectos de transporte em cada aglomeração ou município permitirá articular as redes locais com as necessidades evidenciadas na AML.

Todos os investimentos a efectuar ao nível local nas infra-estruturas e equipamentos de transporte de mercadorias e de passageiros, deverão ser justificados por aqueles planos.

As correcções a efectuar no âmbito de uma política de transportes devem ser equacionadas a partir dos PMDU sub-regionais, devendo todos os estudos de avaliação e consolidação dos vários projectos ser sustentados numa perspectiva de alteração dos padrões de mobilidade e de melhoria da qualidade ambiental, que favoreça uma maior utilização do TC nas acessibilidades dentro do pólo central da AML e entre este e os pólos secundários.

4.3.1 — Infra-estruturas e equipamentos de transporte de passageiros — a figura 11 exemplifica uma proposta de intervenções para a rede de infra-estruturas de transportes de passageiros da AML, contemplando os projectos em curso ou previstos para as diferentes redes de TC, nomeadamente as redes pesadas e introduzindo alguns elementos que permitam responder aos objectivos enunciados nos parágrafos precedentes.

Numa perspectiva integrada de funcionamento do sistema de transporte de passageiros, esta hipótese procura enquadrar não só os referidos projectos de desenvolvimento das redes mas também a forma desejável de organização das diferentes componentes, tanto quanto à sua articulação funcional como operacional.

No caso do núcleo central da AML, são ainda retomadas algumas das orientações contidas no PDM e no plano estratégico de Lisboa, as quais mantêm a sua actualidade, principalmente no que respeita à rede intermunicipal e regional. No caso da coroa de transição e dos pólos secundários, procura-se consubstanciar uma requalificação do espaço urbano e periurbano com um esquema director de acessibilidades através de forte intervenção dos sistemas de TC de capacidade intermédia, interconectando as restantes redes pesadas e semipesadas.

4.3.1.1 — Núcleo central da AML — em relação ao núcleo central há que considerar duas questões fundamentais: a densificação da rede de metropolitano e o desenvolvimento dos sistemas de capacidade intermédia.

O núcleo central do sistema inclui a rede actual de metropolitano e as expansões já aprovadas pela tutela para o curto-médio prazos, a saber (v. figuras 11 e 12):

- Linha Amarela: Campo Grande-Odivelas (em construção);
- Linha Azul: Baixa-Chiado-Santa Apolónia e Pontinha-Falagueira (em construção);
- Linha Vermelha: Alameda-Saldanha-São Sebastião;
- Linha Verde: Cais do Sodré-Campo Grande-Telheiras-Pontinha.

Estão a ser objecto de estudos de viabilidade por parte do metropolitano os prolongamentos das seguintes linhas:

- Linha Vermelha: São Sebastião-Amoreiras-Campo de Ourique;
- Linha Vermelha: Oriente-Moscavide-Portela (extensão a norte);
- Linha Amarela: Rato-Estrela-Alcântara.

A decisão sobre as extensões futuras destas linhas deverá ser fundamentada no sistema multimodal a desenvolver no âmbito do PMT.

A rede de metropolitano, com uma estrutura essencialmente radial, poderá articular-se com uma rede de modos ferroviários ligeiros, a estudar no âmbito daquele plano, que diversifique as ligações circulares e assegure a cobertura do território do restante núcleo central (em particular, nas coroas de transição e periféricas da cidade e no periurbano envolvente da cidade).

Na margem sul do Tejo destaca-se pela sua importância o desenvolvimento de um projecto de TCSP, que estruture o sistema de TC do arco ribeirinho, cuja primeira fase é constituída pela rede de base do Metro Sul do Tejo (MST), ligando a Costa da Caparica ao Lavradio.

Em relação ao núcleo central da AML, nomeadamente no que se refere ao seu centro histórico, deve preservar-se a rede de eléctricos das colinas, mais condizente com a exiguidade dos espaços viários existentes. Para os eixos utilizados por esta rede, devem ser desenvolvidas acções de requalificação do espaço de circulação e de estacionamento, compatíveis com a melhoria da qualidade ambiental.

Por outro lado, deverão ser aplicadas nesta área central medidas de restrição à utilização do TI, através da introdução de acções locais que assentem numa política de estacionamento definida em função da evolução da rede pesada do sistema de TC e da progressiva restrição ao estacionamento de longa duração no centro de Lisboa. A oferta na via pública deve ser tarifada de forma progressiva em relação ao tempo de estacionamento; a construção de parques deve ser reduzida no centro da cidade e destinada, prioritariamente aos residentes.

A restrição e limitação de espaços na via pública e a definição de uma política tarifária que seja suficientemente desencorajadora através duma elevada tarifação do estacionamento e respectivo tempo de utilização deverão ser assim aplicadas neste núcleo central.

Em relação aos eixos rodoviários principais, devem ser revistas a sua estrutura e hierarquia no núcleo central, nomeadamente as suas características geométricas de traçado, no sentido de os melhor integrar no espaço urbano e de propiciar maior espaço à circulação de bicicletas e peões.

No núcleo central da AML, a revisão da estrutura e hierarquia dos eixos rodoviários principais e secundários deve ser desenvolvida de acordo com o modelo de transportes e com a política de mobilidade defendida no PROTAML.

Nesta perspectiva, a autoridade metropolitana de transportes terá sempre presente os objectivos de redução de emissão de poluentes, de ruído e de concentração do ozono causado, em particular, pelo transporte rodoviário, de redução do consumo de espaço viário pelo TI e de um aumento da segurança aos peões (v. figura 11).

4.3.1.2 — Coroa de transição — a política de mobilidade a desenvolver na coroa de transição da AML deve ser coerente, com os objectivos de maior rigor na utilização das infra-estruturas e modos de transporte alternativos ao TI; com a defesa e valorização dos espaços com interesse paisagístico e com a diminuição do crescimento urbano extensivo. Propõe-se, assim o desenvolvimento de uma política intermodal, com recurso a eventuais sistemas de capacidade intermédia e aos «P+R», na articulação com a rede pesada (comboio ou barco). Nesta coroa, tem-se como objectivo principal reduzir os volumes de circulação em TI para as deslocações obrigatórias.

Tal como referido, a rede de comboio suburbano é completada com as expansões da rede de metropolitano ao periurbano envolvente da cidade (Odivelas, Falagueira), constituindo com o comboio a estrutura radial fundamental de TC. Esta rede estruturante, utiliza o espaço canal ferroviário para os fluxos maiores (comboios), mas poderá vir a ser completada com uma rede ferroviária ligeira com funções complementares (em eixos circulares e de rebatimento/distribuição).

No sistema ferroviário pesado, a interligação de todas as linhas ferroviárias suburbanas através da linha de cintura poderá implicar, nomeadamente, a ligação entre as linhas de Cascais e de cintura em Alcântara (em estudo); a reformulação do sistema ferroviário da estação de Campolide; a construção do troço Coina-Pinhal Novo; e a

conclusão das respectivas interfaces com a rede de metropolitano no núcleo central. Contudo, na coroa de transição da AML, no periurbano, as ligações circulares em sistemas de capacidade intermédia poderão ser um elemento importante de interconexão com este sistema, nomeadamente para as ligações transversais entre Paço de Arcos-Oeiras e Cacém e, posteriormente, entre Carcavelos e a Portela de Sintra.

Fig. 11

Ferrovias pesada e ligeira (existente e proposta)

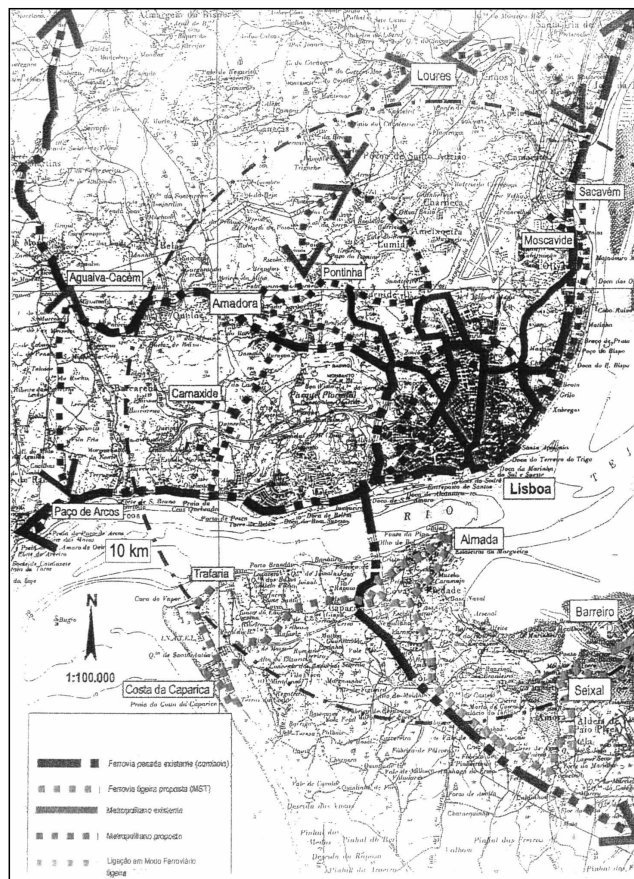
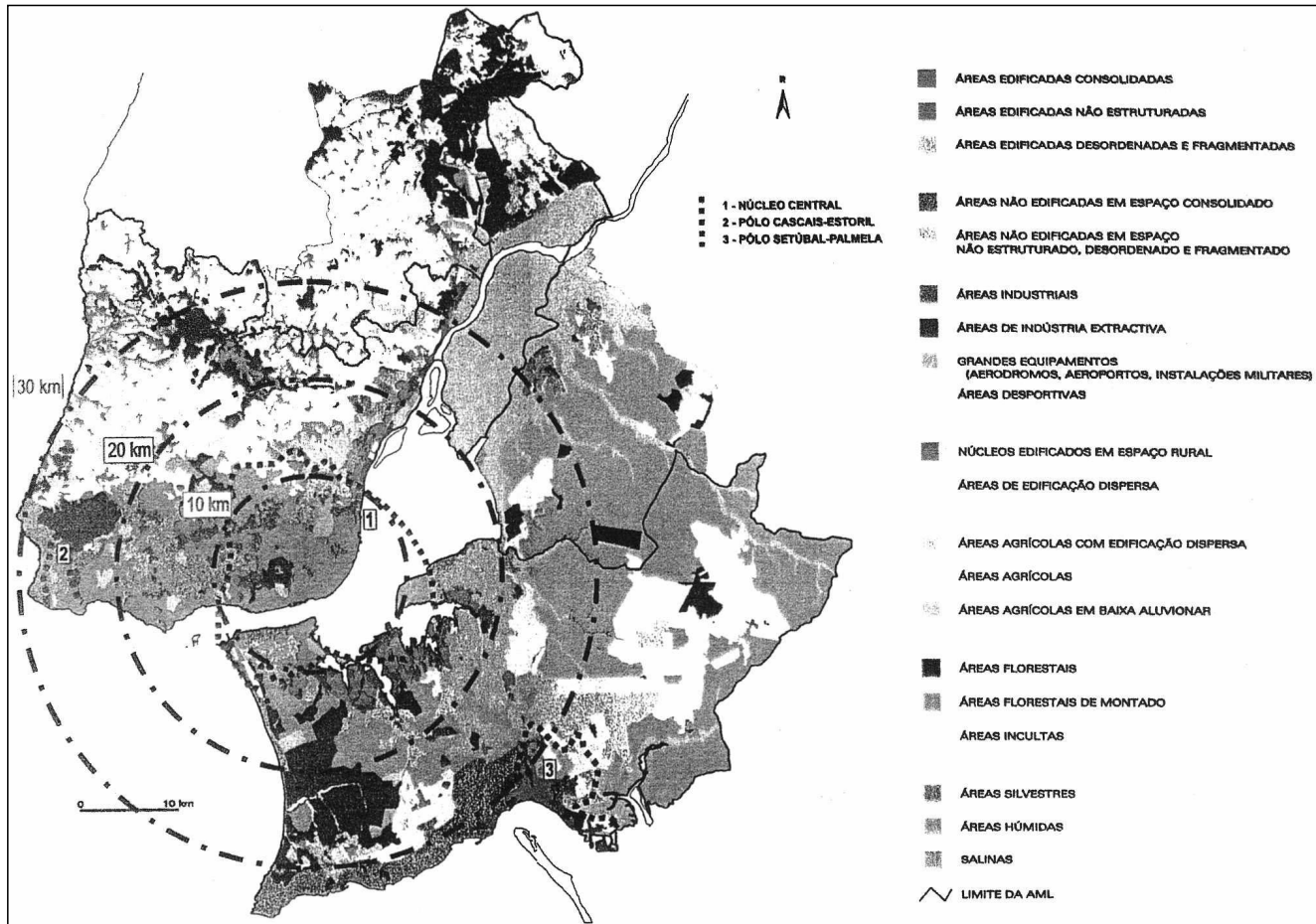


Fig. 12

Esquema do núcleo central, do pólo Cascais-Estoril e do pólo Setúbal-Palmela, inseridos nos raios de 10 km, 20 km e 30 km



Para a coroa de transição na margem sul, o aproveitamento do antigo espaço canal ferroviário do Montijo ao Pinhal Novo, poderá ser equacionado para um sistema ferroviário de capacidade intermédia que permita estruturar o eixo urbano de Montijo-Pinhal Novo-Palmela-Setúbal (neste último caso permitirá a ligação da coroa de transição aos pólos secundários de Palmela e Setúbal).

A definição da localização de espaços para estacionamento periférico de TI na proximidade das principais estações de comboio e nas estações terminais de metropolitano — eixos radiais — e nas zonas em que esteja prevista a articulação das redes de metropolitano e de redes ferroviárias ligeiras — eixos circulares — contribuirá para a concretização de um conceito de intermodalidade cujos resultados se traduzirão numa racional e eficaz utilização do sistema.

Particular atenção deve ser dada às condições de acessibilidade do TC rodoviário às principais estações de interface.

Ao nível de acções locais a desenvolver nas áreas centrais das aglomerações, deve seguir-se uma política de estacionamento de tarifação na via pública e, em particular, nas zonas comerciais e pedonais, e de reabilitação urbana.

As redes de TC rodoviário devem melhorar a sua estrutura e níveis de serviço de oferta, com padrões de cobertura territorial e temporal, que responda à necessidade de proceder a uma diminuição do recurso do TI por parte das populações servidas pelos eixos pesados de TC. A gestão do espaço viário pelas autarquias deve contribuir para a melhoria destes serviços (v. figura 11).

4.3.1.3 — Pólos secundários — o modelo territorial consagra o desenvolvimento urbanístico e funcional destes pólos secundários procurando-se, nomeadamente um maior equilíbrio da repartição do emprego, o que permitirá uma redução das distâncias médias percorridas pela população que neles habita. A forma e estrutura destas aglomerações apresentam uma heterogeneidade geográfica a que o modelo de transportes deve adaptar-se: ligações em eixos rápidos ao núcleo central da AML (comboio, auto-estradas) e ligações com as respectivas periferias desses pólos em eixos de TC em sítio próprio (sistemas de capacidade intermédia) com «P+R». As redes de TC devem apresentar padrões de serviço urbano, sendo para o efeito

reservados corredores e lançada também uma adequada política de estacionamento nesses centros.

Nos casos particulares a seguir referidos, a densificação e a expansão destes pólos secundários seja em termos de habitação seja através da criação de grandes superfícies e pólos de emprego (centros de actividade e de serviços) tem contribuído para uma diminuição da fragmentação do território provocada pela estrutura da rede rodoviária da AML. Com efeito, o crescimento em «mancha de óleo» é um dos aspectos mais negativos da ocupação do território metropolitano, com implicações directas no funcionamento do sistema de transportes da AML. De entre os pólos secundários cuja autonomia se tem revelado progressiva e potencialmente importante, salientam-se (v. figura 12):

Cascais-Estoril;
Torres Vedras;
Carregado-Ota (novo aeroporto);
Setúbal-Palmela.

As acessibilidades destes pólos secundários ao núcleo central da AML têm sido asseguradas através do sistema ferroviário suburbano (num raio de 40 km) e através dos IP e IC, do sistema rodoviário nacional. A criação de sistemas urbanos próprios nessas aglomerações passa pela requalificação e recuperação destes espaços urbanos, em que os sistemas de capacidade intermédia podem assegurar esses objectivos.

4.3.2 — Sistema de transportes nacional/internacional — o modelo intermodal de transportes de passageiros e de mercadorias, nas ligações nacionais, engloba principalmente as plataformas rodo-ferro-marítimas, uma vez que as questões do novo aeroporto e do TGV deverão ser analisadas em termos do contexto das ligações internacionais.

No caso do transporte nacional de passageiros, o modelo de transportes do PROTAML enquadra o sistema ferroviário das linhas do Norte e do Sul, no âmbito do programa de remodelação da rede ferroviária, como a rede principal que permite as ligações à rede ibérica.

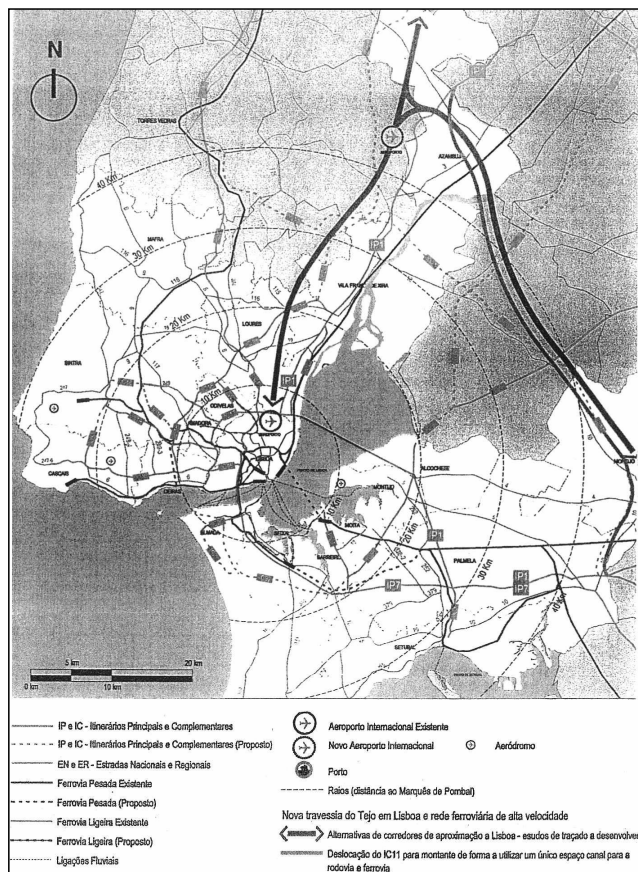
No caso do transporte nacional de mercadorias, esta rede de bitola ibérica oferece boas condições para o tráfego de mercadorias, dado que é a que se mantém ligada às plataformas marítimas de Alcântara, da Bobadela e de Setúbal.

Em relação à rede rodoviária nacional com incidência na AML, considera-se fundamental a concretização da ligação norte-sul através da ponte do Carregado, permitindo o desvio do tráfego rodoviário de mercadorias em relação ao núcleo central da AML.

A localização do novo aeroporto de Lisboa (NAL) na Ota, opção já tomada, as hipóteses em estudo para o traçado de uma ligação ferroviária Lisboa-Porto-Madrid em velocidade elevada e a nova travessia do Tejo entre Chelas e o Barreiro constituem grandes infra-estruturas de transporte com impacto significativo na realidade metropolitana. Justifica-se, assim, que a estrutura de acompanhamento e avaliação do PROTAML, em função das decisões que forem tomadas em relação a estas infra-estruturas ou outras de relevância regional ou metropolitana, proceda à necessária avaliação e monitorização dos seus impactes na concretização da proposta de plano e na sua eventual adaptação.

Fig. 13

Infra-estruturas de transportes na AML
Nova travessia do Tejo em Lisboa e rede ferroviária de alta velocidade



4.3.3 — Logística — o reordenamento do sistema logístico da AML constitui uma área prioritária de intervenção com vista a atingir-se, por um lado, uma maior racionalização do transporte, tratamento e distribuição de mercadorias com efeitos na redução de custos da sua movimentação, na melhoria da qualidade dos serviços prestados e no aumento da capacidade competitiva das empresas, e, por outro, um melhor ordenamento e qualificação do território, minimizando os impactes negativos da actual dispersão das instalações logísticas e da circulação desordenada das mercadorias.

A prioridade ao reordenamento e à criação de novas condições de funcionamento do sistema logístico decorre também da necessidade de enquadrar e organizar territorialmente uma actividade em rápida expansão e de criar condições de eficácia e competitividade a um sector estratégico para a integração da AML nas relações comerciais internacionais através de uma atempada e adequada integração nas redes logísticas ibérica e europeia, em relação às quais apresenta actualmente grandes atrasos e debilidades estruturais.

As exigências de uma maior especialização tanto de empresas, como de espaços e infra-estruturas para funções logísticas, e a neces-

sidade de uma forte articulação de empresas complementares implantadas em determinados pontos no território, onde se verificam condições específicas de acessibilidade e disponibilidade de solo infra-estruturado a baixo custo, tornam indispensável a intervenção da Administração Pública no reordenamento e reforço da rede logística articulada com os diversos modos de transporte assim como na promoção de áreas qualificadas para esta função.

Neste sentido, no modelo territorial do PROTAML identificam-se áreas preferenciais para a organização da rede logística metropolitana, a qual integra as prioridades estabelecidas no Programa de Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional. Esta rede deverá ser executada com base em programas e projectos específicos que respondam às exigências das actividades logísticas, tendo também em conta a sua adequada inserção territorial, a articulação com o sistema de transportes e os impactes ambientais.

A organização e desenvolvimento da rede logística metropolitana assenta nas seguintes linhas orientadoras:

- 1) Ordenamento e requalificação prioritária das áreas existentes com funções logísticas predominantes devido à concentração de operadores logísticos e de transportes de nível regional, nacional/internacional:

Azambuja/Carregado;
Bobadela/Alverca;
Coima/Pinhal Novo;

- 2) Consolidação e integração territorial do MARL (Mercado Abastecedor de Lisboa) e criação de centros de transportes de mercadorias (CTM) a norte e sul do Tejo, com funções logísticas de apoio à distribuição na AML:

Alverca/MARL;
Setúbal/Palmela;

- 3) Desenvolvimento de áreas logísticas de 2.ª linha nos portos de Lisboa e Setúbal associadas à melhoria dos acessos rodoviários e ferroviários aos portos;
- 4) Desenvolvimento do centro de carga aérea do Aeroporto de Lisboa e programação do centro de carga aérea do novo aeroporto internacional;
- 5) Ordenamento da micrologística metropolitana com base numa rede de áreas logísticas municipais e intermunicipais. As principais áreas de micrologística propostas poderão ser:

Almada;
Loures;
Mem Martins;
Odivelas;
Sabugo/Granja/Pêro Pinheiro;

- 6) Desenvolvimento de novas plataformas logísticas com funções inter-regionais, nacionais e internacionais, a norte e a sul do rio Tejo. Tanto a sua tipologia e dimensão como também a sua localização deverão decorrer do plano nacional da rede de plataformas logísticas que, entre outros aspectos, integrará a dinâmica dos agentes e operadores.

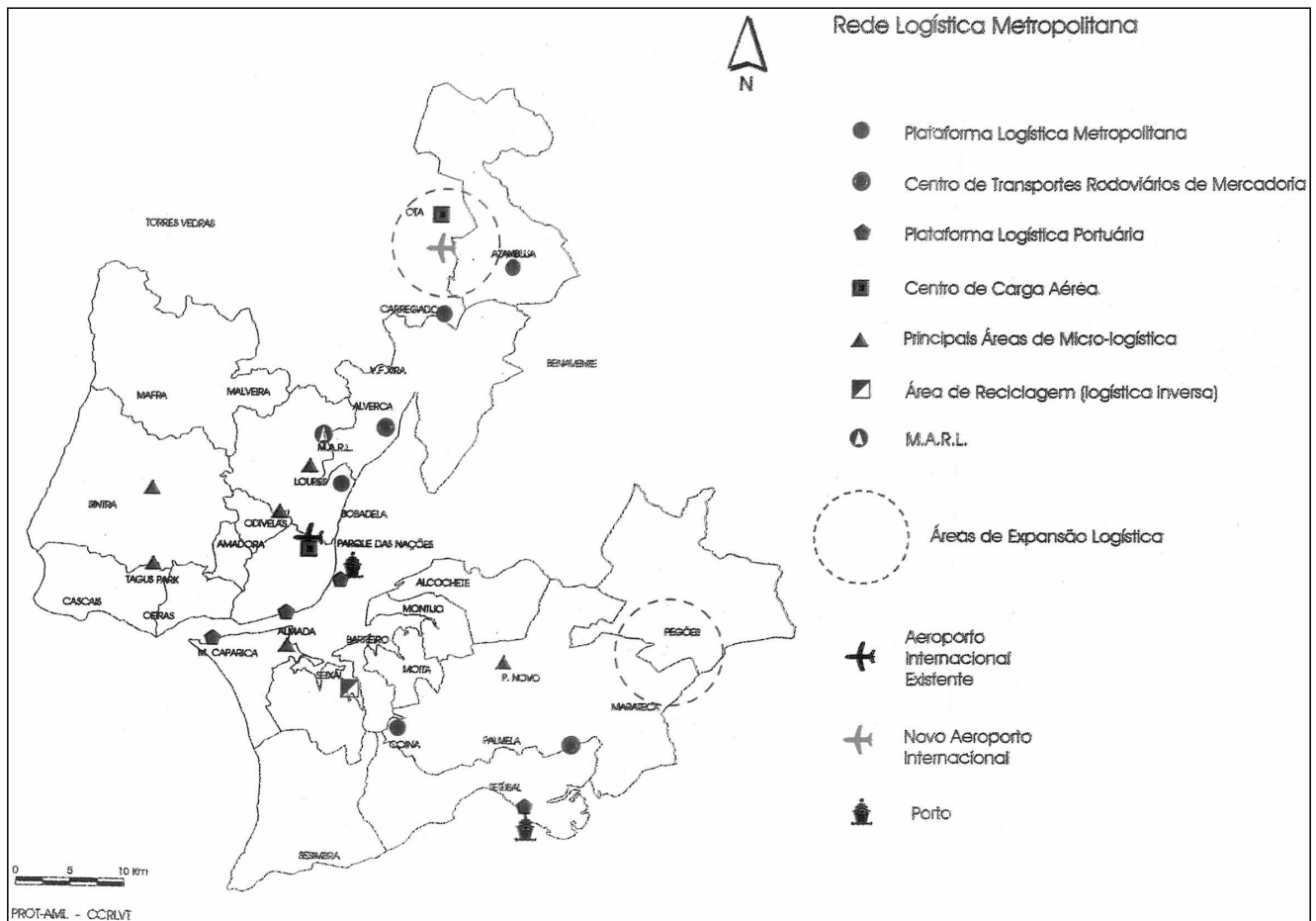
O novo sistema de transportes proposto, em conjunto com o reordenamento da logística, apoia a expansão da AML para nascente, invertendo a actual tendência de pressão sobre o litoral.

O IC 3, enquanto desdobramento do IP 1 ao longo do Vale do Tejo, o IC 11 enquanto grande circular metropolitana exterior e ainda o IC 10, «circular» já fora da AML, são fundamentais para o modelo metropolitano proposto para deslocações inter-regionais.

Também o desenvolvimento da logística inversa, organizada em articulação com as indústrias de reciclagem, deve ser incentivado e organizado em articulação com indústrias de reciclagem. A logística inversa na AML deve estruturar-se com base num pólo de indústrias articuladas com a área logística de Coima (na siderurgia do Seixal).

Algumas das actividades, nomeadamente relacionadas com o armazenamento e distribuição de combustíveis, com indústrias agro-alimentares e montagem de automóveis, exigem a organização de sistemas especializados de logística, os quais devem ser definidos em função das necessidades e exigências destas actividades com base em projectos específicos que poderão implicar localizações a detalhar em futuros ajustamentos ao esquema do modelo territorial do PROTAML.

Fig. 14
Logística



IV — Normas orientadoras

Introdução

Tendo como suporte os objectivos e medidas decorrentes das opções estratégicas para o território da AML e observadas as características e dinâmicas das suas diferentes unidades espaciais, estabeleceu-se o esquema do modelo territorial.

O modelo proposto explicita uma estratégia de alteração das tendências instaladas, através da recentragem da AML e contenção das áreas afectas aos usos urbanos, pressupondo uma perspectiva de intervenção nos diferentes espaços, no sentido de promover e aplicar uma nova lógica de estruturação e de ordenamento do território.

Assim, revelou-se fundamental explicitar um conjunto de princípios, orientações e directrizes, correspondentes a linhas de acção genéricas e particulares, a concretizar por sector e por unidade territorial, que dão corpo ao quadro de referência para a concepção e desenvolvimento das intervenções do sector público (administração central e municipal), orientando as acções de planeamento e decisão, bem como ao estabelecimento de prioridades na sua programação e execução.

A sua aplicação deve estender-se a outra vertente, igualmente importante, que se prende com a selecção, apreciação e valoração dos projectos candidatos aos diferentes programas operacionais decorrentes do Quadro Comunitário de Apoio (OCA III), que devem adequar-se ao quadro normativo e programático definido no PROTAML.

Com esta metodologia pretende garantir-se que os objectivos, propostas e normas contidas no Plano tenham tradução nos instrumentos de gestão territorial e na sua implementação, no sentido de assegurar a sua viabilidade e eficácia e contribuir para uma efectiva execução coordenada e programada do planeamento territorial.

As normas orientadoras explicitam orientações substantivas que traduzem e desenvolvem as opções estratégicas do PROTAML, e organizam-se em três grupos fundamentais, atendendo à sua natureza e aplicação.

No primeiro grupo (normas gerais) apresentam-se as normas de carácter geral e indicativo, englobando as principais orientações para as acções e funções dominantes a favorecer, assim como os critérios de aplicação do PROTAML, e os mecanismos institucionais necessários à implementação do Plano.

No segundo grupo (normas específicas) explicitam-se as normas por domínio de intervenção afectas aos sectores mais determinantes para o processo de planeamento ou às redes, equipamentos e estruturas fundamentais decisivas para a estruturação do território metropolitano.

No terceiro grupo (acções urbanísticas) apresentam-se as normas aplicáveis a determinadas áreas identificadas no esquema do modelo territorial, que decorrem da espacialização das acções urbanísticas mais importantes a empreender para a aplicação do esquema do modelo territorial.

As normas orientadoras integram ainda um grupo final de parâmetros urbanos relativos ao acompanhamento e avaliação do PROTAML com o objectivo de permitir avaliar a evolução dos principais fenómenos sociais e territoriais com incidência significativa no ordenamento do território e na sustentabilidade da AML.

1 — Normas gerais

1.1 — Princípios gerais

1.1.1 — Critérios de aplicação do PROTAML

1.1.1.1 — As normas orientadoras integram os princípios e condições que:

Concretizam as indicações da Lei n.º 48/98, de 11 de Agosto, que estabelece as bases da política do ordenamento do território e do urbanismo, e do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, que a regulamenta;

Vinculam as entidades públicas;

Servem de base à formulação da estratégia nacional de ordenamento do território e de quadro de referência para a elaboração dos planos especiais, intermunicipais e municipais de ordenamento do território;

Permitem assegurar a compatibilização com os planos sectoriais; Devem ser contemplados nas intervenções a desenvolver em programas de qualquer natureza nos diferentes âmbitos e domínios que abrange;

Asseguram a concretização das opções estratégicas e do esquema do modelo territorial estabelecido para a AML.

1.1.1.2 — O PROTAML é constituído pela proposta de plano, incluindo as opções estratégicas, as normas orientadoras e o esquema do modelo territorial, e pelo relatório, incluindo os estudos de caracterização e diagnóstico e o programa de execução.

1.1.1.3 — Os documentos referidos no número anterior devem ser entendidos e utilizados de forma conjunta, devendo as leituras cartográficas ser sempre acompanhadas da consulta de todos os elementos normativos ou estratégicos que lhe digam respeito e que fazem parte integrante do PROTAML.

1.1.1.4 — O PROTAML estabelece indicações, medidas e directrizes relativas às redes, ligações e estruturas fundamentais que devem ser desenvolvidas nos instrumentos de gestão territorial (IGT) ou em estudos subsequentes mais detalhados que concretizem a dimensão e a localização relativa dos corredores indicados.

1.1.1.5 — Os limites das diferentes unidades territoriais ou das áreas homogêneas definidas no esquema do modelo territorial («acções urbanísticas» e «áreas a estabilizar») devem ser ajustados, à escala mais adequada à realidade local, sem perder de vista as normas orientadoras do PROTAML para as respectivas áreas.

1.1.2 — Mecanismos institucionais

1.1.2.1 — A aplicação das propostas do PROTAML, tanto ao nível do modelo territorial e das opções estratégicas como das normas orientadoras e do programa de execução, justifica a existência de uma estrutura de acompanhamento, monitorização e avaliação da sua execução e do conjunto de IGT que com ele se relacionam directamente, como é o caso dos instrumentos de planeamento territorial (IPT) e, nestes, em especial dos planos directores municipais.

1.1.2.2 — Para garantir a validade e eficácia desta estrutura entende-se de particular importância a formação e desenvolvimento do observatório do território metropolitano, que promova a avaliação dos padrões de ocupação do solo e dos fenómenos emergentes, e o acompanhamento de áreas piloto identificadas pelos problemas e intervenções que lhe estão associados.

1.1.2.3 — A articulação permanente entre os diferentes serviços das administrações central e municipal e a constituição de parcerias com os agentes privados são condições fundamentais para a implementação das propostas constantes do PROTAML, no respeito dos princípios e critérios qualitativos que lhes estão associados.

1.2 — Orientações sectoriais

1.2.1 — Ordenamento territorial e planeamento urbanístico

1.2.1.1 — O reforço e consolidação de uma rede integrada de centros/pólos multifuncionais, expressa no esquema do modelo territorial, obrigará à realização de infra-estruturas e equipamentos de nível superior e âmbito supramunicipal e ao desenvolvimento de acções de qualificação e de renovação urbana que lhes imprimam nova e acrescida capacidade de atracção e competitividade.

1.2.1.2 — A continuidade e reforço da diversidade metropolitana pressupõe a permanência e o incentivo às funções agrícolas, florestais e naturais, o que implica o estabelecimento de mecanismos dirigidos para a viabilidade económica das actividades que lhes estão associadas e o efectivo controlo urbanístico nas suas áreas de fronteira, no sentido da sua estabilização e qualificação, e a contenção da edificação fora dos perímetros urbanos.

1.2.1.3 — As unidades territoriais identificadas no modelo territorial devem ser objecto de estudos integrados que assumam como centrais um conjunto de aspectos e preocupações em matéria de coesão e articulação do sistema urbano, de coesão social e espacial, de continuidade do sistema ecológico metropolitano e de intermunicipalidade de equipamentos e infra-estruturas, traduzindo-os expressamente no desenho urbano.

1.2.1.4 — Os IPT devem concretizar espacialmente, através da definição das tipologias dominantes de uso do solo, da aplicação de princípios e critérios de gestão adequados e da implementação de acções de controlo e contenção urbanística, as propostas e orientações contidas no PROTAML, no sentido de assegurar a estruturação, qualificação, reabilitação e revitalização do território.

1.2.1.5 — A execução das medidas e acções decorrentes do esquema do modelo territorial requer a explicitação e adopção de uma política de solos, tanto ao nível central como local, que suporte a intervenção pública no mercado de solos, sendo necessário aplicar, até que se realize a reforma da fiscalidade do imobiliário, mecanismos de minoração dos efeitos desviantes introduzidos pelo regime actual na gestão territorial e nas finanças locais.

1.2.1.6 — As grandes obras públicas previstas no Plano (por exemplo, o novo aeroporto de Lisboa, a nova travessia do Tejo e as plataformas logísticas) são indutoras de comportamentos dos mercados

de solos, da urbanização e da construção no sentido de se apropriarem de condições favoráveis nos nichos de mercado criados e das mais-valias introduzidas — desde já com o PROTAML e com a revisão dos PDM e restantes PMOT e, a prazo, com a realização das obras públicas previstas. Assim, importa que a Administração se antecipe, adquirindo, pelo menos, os solos necessários às suas realizações.

1.2.1.7 — A intervenção da Administração no mercado de solos é igualmente importante à concretização da REM, sempre que seja necessário prevenir erros de afectação a usos incompatíveis ou desajustados às características das áreas vitais ou das áreas e corredores ecológicos estruturantes.

1.2.1.8 — Apresenta-se também indispensável a intervenção pública no mercado imobiliário para a satisfação de segmentos do mercado a que a iniciativa privada não tem respondido, designadamente em áreas de desqualificação sociourbanística.

1.2.1.9 — A realocação de actividades e usos, designadamente as indústrias com restrições de localização, é facilitada quando a Administração dispõe de alternativas e se empenha em processos de permuta (associados a outras medidas de apoio à modernização do tecido produtivo).

1.2.1.10 — Neste quadro de considerações e princípios, será de ponderar o lançamento de um programa de apoio aos municípios para a constituição de uma reserva de solos municipal e ou intermunicipal, como aconteceu entre 1976 e 1978 mas agora com suporte no planeamento metropolitano e municipal e respectivos programas de execução.

1.2.1.11 — Num mercado de solos muito controlado e dinamizado pelo sector privado, os instrumentos fiscais assumem particular importância para o financiamento público e, também, pelos efeitos nos comportamentos do mercado.

1.2.1.12 — No entanto, a actual estrutura das finanças locais induz a expansão urbana, em especial através de operações de loteamento urbano, pela importância que as receitas financeiras provenientes da cobrança da taxa municipal de urbanização assumem para os municípios, ainda que, a prazo, essas intervenções impliquem custos municipais para os quais não se antevêem recursos disponíveis (segundo o quadro actual de finanças locais).

1.2.1.13 — Em contrapartida, a tributação relativa ao património construído, que importa conservar e reabilitar, não gera as receitas suficientes para financiar as operações e projectos municipais de renovação ou ampliação dos sistemas de infra-estruturas e de equipamentos, de criação e valorização do espaço público, de estruturação e qualificação do sistema de acessibilidades, etc., mesmo quando são contemplados por apoios financeiros provenientes de programas comunitários.

1.2.1.14 — É indispensável a concretização da reforma da fiscalidade do imobiliário, no sentido de viabilizar progressivamente as finanças locais com base nas áreas urbanas existentes, sua conservação e reabilitação, e não com base nas expansões urbanas, que tenderão a diminuir ou a deixar de ser necessárias.

1.2.1.15 — A reforma da moldura legal relativa aos contratos de arrendamento e de trespasses comerciais apresenta-se como um componente fundamental para o sucesso das acções de reabilitação e revitalização dos núcleos centrais.

1.2.1.16 — Do mesmo modo, deverão ser introduzidas alterações no regime de arrendamento urbano que estimulem o funcionamento do mercado habitacional, proporcionando melhores condições de acesso à habitação.

1.2.2 — Estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental

1.2.2.1 — A estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental é constituída pelos espaços integrantes da REM, pelas áreas incluídas na Reserva Agrícola Nacional, Reserva Ecológica Nacional e Rede Natura, assim como pelas áreas agrícolas, florestais, silvestres e naturais que contribuem de forma decisiva para a sustentabilidade ambiental da AML.

1.2.2.2 — A REM concretiza os espaços e territórios essenciais para a estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental, incluindo as áreas e corredores estruturantes primários e secundários e as áreas e corredores vitais para a AML, que devem ser integrados nos instrumentos de planeamento territorial.

1.2.2.3 — A implementação da REM, nos seus diferentes níveis, deve ser concretizada nos processos de planeamento, de requalificação urbana e de urbanização e ter como suporte o apoio a projectos, acções e obras que cumpram e concretizem os objectivos e as propostas da estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental.

1.2.2.4 — Os terrenos periurbanos vocacionados para actividades agrícolas e florestais, ou importantes contribuintes da REM, devem ser salvaguardados do crescimento urbano ou de outros usos que reduzam ou retirem o seu carácter e potencialidade.

1.2.2.5 — O alojamento em áreas rurais e outras formas de ocupação emergentes nos espaços agrícola, florestal ou silvestre devem ser avaliados e enquadrados nos IPT, nomeadamente através da definição de parâmetros e critérios para a edificação no espaço rural, atendendo ao enquadramento paisagístico e à preservação e valorização dos valores ambientais e culturais.

1.2.2.6 — As edificações e as actividades localizadas em áreas de risco, em especial em áreas de risco geomorfológico, geotécnico e hídrico devem ser avaliadas no âmbito dos PMOT, no sentido da sua eventual realocação e do realojamento dos seus habitantes.

1.2.2.7 — Os recursos hídricos, águas interiores, estuários, águas subterrâneas e litorais são elementos fundamentais para a sustentabilidade da AML, devendo ser garantidas a sua protecção e manutenção.

1.2.3 — Litoral

1.2.3.1 — A zona costeira da AML deverá ser objecto de uma gestão integrada, entendida como um processo dinâmico, contínuo e interactivo que contemple a coordenação e a harmonização dos valores ambientais, económicos e sociais.

1.2.3.2 — A gestão integrada da zona costeira, através da concretização das medidas previstas nos planos de ordenamento da orla costeira, entre outros, deverá contemplar um processo de planeamento participativo, concertando os diferentes interesses (em especial os conflituantes) e articulando os diversos níveis de decisão a desenvolver ao longo da definição de estratégias e programas, de elaboração e implementação de planos, por forma a incorporar as diferentes perspectivas de uso e valorização desta zona.

1.2.3.3 — Qualquer actuação nesta área de elevada sensibilidade ecológica deverá ter como objectivo fundamental a preservação e defesa dos valores ambientais e a manutenção de um equilíbrio entre a oferta e a procura.

1.2.4 — Transportes e logística

1.2.4.1 — A estrutura e organização preconizada no esquema do modelo territorial deve estar articulada com as redes e sistemas de transportes, tendo em conta a existência dos diferentes subsistemas urbanos e funcionais identificados e o necessário reforço da atratividade do TC.

1.2.4.2 — O desenvolvimento da rede de TC de passageiros deverá constituir a base para uma política de mobilidade sustentável. A sua articulação funcional e tarifária deve assumir um elevado grau de eficácia e simplicidade e constituir um importante elemento para a promoção da intermodalidade.

1.2.4.3 — A hierarquização da rede rodoviária metropolitana deve responder aos diferentes tipos de ligações e interdependências entre os vários núcleos e aglomerações urbanas, separando-as, sempre que possível, das ligações da AML com o resto do País e as fronteiras terrestres.

1.2.4.4 — A hierarquização da rede rodoviária deve ter correspondência na capacidade das vias e dos nós, avaliada em função das necessidades decorrentes da recentragem territorial proposta no esquema do modelo territorial. Neste contexto, assume particular importância o desenvolvimento da rede rodoviária entre o nível nacional e o municipal, infra-estrutura essencial à melhoria da acessibilidade na AML e ao cabal aproveitamento das potencialidades conferidas pela rede rodoviária nacional.

1.2.4.5 — É fundamental o fecho da malha urbana e periurbana por forma a estabelecer as ligações às várias regiões do País.

1.2.5 — Equipamentos sociais e culturais

1.2.5.1 — Os equipamentos de nível supramunicipal devem ser localizados prioritariamente nos pólos identificados no esquema do modelo territorial, no sentido de consolidar o sistema traduzido na estrutura multipolar proposta e de promover a cobertura mais equilibrada do território.

1.2.5.2 — Alargar e reforçar a rede de ensino politécnico é uma aposta estratégica para a qualificação e adequação dos recursos humanos às novas e crescentes exigências do mercado de emprego, sendo necessário consolidar e melhorar as estruturas existentes e criar outras fora da cidade de Lisboa, contribuindo, assim, tanto para o seu reforço como para a sua qualificação.

1.2.5.3 — Afirmar e valorizar o papel do ensino superior universitário na AML passa pelo reforço das vertentes de ciência e tecnologia e de investigação e desenvolvimento — dentro das capacidades físicas dos espaços existentes ou em novos pólos complementares — e pelo aprofundamento das relações com as estruturas empresariais.

1.2.5.4 — A descentralização do ensino superior universitário na AML, através da localização de novos estabelecimentos ou valências nos centros de nível su-bregional, é fundamental para implementar o sistema polinuclear proposto no esquema do modelo territorial.

1.2.5.5 — A adequação da rede metropolitana de unidades hospitalares, face às dinâmicas territoriais e aos padrões superiores de resposta às necessidades e expectativas dos utilizadores, exige um conjunto de medidas ao nível das características físicas, das valências e da localização dos equipamentos que contemple, integradamente, a construção, remodelação e transferência de diversos estabelecimentos.

1.2.5.6 — A construção e a valorização dos equipamentos desportivos de alta competição, bem como o desenvolvimento de programas para a realização e participação em provas, são fundamentais para a promoção da prática desportiva e para a afirmação da AML no contexto internacional.

1.2.5.7 — Os equipamentos desportivos especializados devem responder a parâmetros superiores de qualidade e integração, em termos de características e envolvente funcional e ambiental, assumindo um papel activo na estruturação do território e na diversificação e qualificação da oferta turística.

1.2.5.8 — As intervenções de expansão e reorganização na rede de salas de espectáculos devem privilegiar a recuperação e valorização de espaços com esse uso, bem como a reconversão de edifícios de interesse histórico e arquitectónico que revelem capacidade para esse fim, tendo como suporte programas de animação e difusão cultural que complementem e diversifiquem a oferta existente.

1.2.5.9 — É fundamental aprofundar as complementaridades territoriais e aproveitar as sinergias que existem entre os distintos níveis e tipos de equipamentos da AML em termos de áreas de irradiação, usos e funções.

1.2.6 — Coesão social

1.2.6.1 — Os projectos de revitalização, de requalificação e de reconversão devem constituir um instrumento fundamental para a resolução das debilidades e carências habitacionais, sociais e urbanísticas que afectam o território metropolitano, seja nas áreas suburbanas ou nas zonas históricas, seja nos bairros sociais ou de barracas, assegurando que as acções estabelecidas permitam um conhecimento aprofundado e circunstanciado das diversas realidades, bem como uma abordagem das necessidades, hábitos e expectativas legítimas das populações visadas, sempre numa perspectiva de integração social e espacial.

1.2.6.2 — O envolvimento e a participação das populações devem ser assegurados na definição e decisão dos processos de requalificação e de realojamento em áreas social e urbanisticamente mais desqualificadas e de maior conflitualidade social, no sentido de se promover a efectiva integração social, económica e profissional das populações mais desfavorecidas — grupos de risco.

1.2.6.3 — A resolução dos processos de exclusão e fragmentação social e espacial, bem como o controlo dos factores que lhes estão subjacentes, deve resultar do desenvolvimento de projectos integrados que actuem ao nível da quantidade e qualidade de espaços públicos, de infra-estruturas e de equipamentos de apoio às populações locais, da melhoria das acessibilidades e das condições que servem para afirmar e diversificar a base económica local, em estreita articulação com o reforço do mercado de emprego.

1.2.6.4 — A valorização dos recursos humanos e a promoção do emprego e da empregabilidade devem constituir vertentes centrais na prossecução de uma estratégia de coesão económica e social e de equidade territorial, implicando medidas activas, que não se esgotam na reestruturação e modernização das actividades económicas e dos equipamentos de educação e formação, orientadas para o desenvolvimento do mercado social de emprego como solução que conjuga a realização de actividades para colmatar necessidades locais com a criação de emprego para as respectivas populações.

1.2.6.5 — As administrações central e municipal, as instituições de solidariedade social e os agentes sociais e económicos em geral, devem articular políticas e acções nos domínios da educação, formação — inicial e contínua — e certificação profissional, como meio efectivo de antecipação das necessidades e adequação das competências ao mercado de emprego e de redução dos fenómenos de desemprego, emprego precário e desadaptação profissional.

1.2.6.6 — As diversas instituições com responsabilidade na área social devem articular-se, apelando à participação dos indivíduos e dos movimentos cívicos, na dinamização de actividades culturais, lúdicas e desportivas, no sentido de promover o sentimento de territorialidade e de identidade local nas áreas social e urbanisticamente mais desqualificadas.

1.2.7 — Actividades económicas

1.2.7.1 — O desenvolvimento e a consolidação das plataformas de internacionalização, bem como dos pólos de indústria, logística e investigação & desenvolvimento, impõem-se como vertente estratégica e exigem uma forte concentração de investimentos públicos em infra-estruturas e no apoio à instalação de actividades, bem como em acções de *marketing* para a sua promoção interna e externa.

1.2.7.2 — As actividades agrícola e florestal devem assumir um papel nuclear na estrutura e organização do sistema urbano metropolitano, apostando-se no desenvolvimento integrado das vertentes produtiva, ecológica, cultural e educativa, assegurando a manutenção da agricultura como actividade económica importante e qualificadora da paisagem e do território.

1.2.7.3 — A modernização do sector das pescas deve ser equacionada na dupla perspectiva de rentabilidade das empresas e protecção dos recursos, sendo fundamental investigar e implementar soluções alternativas à pesca tradicional, como a aqüicultura, e aplicar medidas adequadas de protecção e reconstituição dos pesqueiros, associando acções rigorosas de acompanhamento e fiscalização.

1.2.7.4 — A implantação das actividades industriais deve tender para a polarização em espaços próprios e adequados a esse uso, atendendo às necessidades de solo, aos riscos ambientais e tecnológicos, às condições de acessibilidade e logística e à articulação com o mercado de emprego, condicionando as novas localizações industriais fora daquelas áreas à garantia de infra-estruturas de saneamento e sistemas de tratamento e controlo ambiental dos seus efluentes e produtos derivados.

1.2.7.5 — O processo de desenvolvimento e implantação dos serviços de apoio às empresas deve ser estimulado e conduzido em estreita articulação com o sector produtivo, por forma a estabelecer uma cadeia coerente e consequente na investigação e difusão de novos conhecimentos e tecnologias.

1.2.7.6 — A estrutura e configuração da rede de actividades comerciais deve obedecer a uma ordem que decorre da articulação entre a hierarquia associada às várias tipologias comerciais, ramos de negócio e grau de concentração espacial, e a estrutura e organização funcional dos espaços em que se insere e da sua envolvente. Essa estrutura e configuração deve estar conforme com os indicadores e orientações consagrados nos planos sectoriais, quando existam.

1.2.7.7 — O sector da distribuição deve ser estimulado no sentido da diferenciação e da qualificação empresarial e orientado para localizações dotadas de boas condições de acessibilidade e de comunicação, em que a concentração de actividades diversificadas e complementares permita a exploração de economias de escala.

1.2.7.8 — A actividade turística, sendo um sector económico fundamental na AML, deve orientar as suas acções para a concretização de unidades turísticas integradas, onde predominem como actividades fundamentais as instalações e equipamentos hoteleiros, de lazer e de turismo (nomeadamente, campos de golfe e instalações associadas), em especial junto ao litoral e em zonas estratégicas desde que garantida a sua coerência com as disposições dos POOC e dos IPT e uma adequada integração paisagística e ambiental.

1.2.7.9 — As actividades relacionadas com o agro-turismo e o eco-turismo devem ser apoiadas e promovidas no âmbito da REM, especialmente nas áreas classificadas, potenciando sinergias de desenvolvimento favoráveis à viabilidade e competitividade económica e à protecção e valorização ambiental. De igual modo, devem ser promovidas outras modalidades de turismo em espaço rural e unidades hoteleiras, desde que a sua dimensão e características lhes assegurem adequada integração ambiental e paisagística.

1.2.8 — Saneamento ambiental

1.2.8.1 — A melhoria no serviço de abastecimento de água deve ser assegurada em termos de qualidade da água distribuída e de fiabilidade, segurança e rendimento do sistema de abastecimento.

1.2.8.2 — Os sistemas de drenagem e tratamento de águas residuais devem ser completados através da conclusão e remodelação de infra-estruturas e da operacionalização de redes necessárias à plena satisfação em termos de atendimento e qualidade do serviço.

1.2.8.3 — A hierarquia de princípios de gestão de resíduos implica que as acções devem ser dirigidas, em primeiro lugar, para a prevenção — através da redução —, seguida da reutilização e reciclagem, da valorização orgânica e ou energética e, apenas em último caso, da deposição final/eliminação em aterro controlado.

1.2.8.4 — As escombrelas e a deposição indiscriminada de resíduos da indústria extractiva justificam a realização de um plano de avaliação e recuperação ambiental que deverá ser orientado pelas entidades de tutela do sector.

1.2.8.5 — O controlo e atenuação dos efeitos negativos do ruído sobre a qualidade de vida das populações exigem a coordenação institucional para o estabelecimento de regras e de mecanismos eficazes para a sua aplicação, em particular nas áreas habitacionais e nas áreas de interesse para a actividade turística.

1.2.8.6 — A manutenção de uma boa qualidade do ar na AML e em particular nas «zonas sensíveis», deve ser uma preocupação essencial das entidades das administrações central e municipal licenciadoras de actividades poluidoras. É necessário promover a redução, em valor absoluto, das emissões atmosféricas de gases e partículas resultantes da actividade industrial, da geração de energia eléctrica, dos transportes, da agricultura, dos serviços e das actividades domésticas, incentivando a utilização de combustíveis menos poluentes e de tecnologias mais eficientes e a instalação de equipamentos de controlo e tratamento das emissões atmosféricas. Por outro lado, as fontes poluidoras devem ter uma localização adequada, de forma que as emissões atmosféricas afectem o menos possível as zonas sensíveis e as áreas com interesse para a conservação da natureza.

1.2.9 — Infra-estruturas energéticas

1.2.9.1 — As infra-estruturas energéticas são fundamentais e estratégicas nos processos de crescimento e desenvolvimento, pelo que devem ser asseguradas redes e corredores adequados à instalação e ao desenvolvimento dos projectos e das actividades estruturantes da AML.

1.2.10 — Protecção civil

1.2.10.1 — Tendo em conta que a AML é considerada uma área de elevado risco sísmico e possui áreas sujeitas a cheias, deslizamentos, riscos geológicos e tecnológicos (decorrentes de actividades industriais), deverá ser elaborado um plano de emergência metropolitana — de acordo com as orientações do Serviço Nacional de Protecção Civil — que deverá ser adoptado por todas as entidades nos processos de decisão e localização de actividades e infra-estruturas.

1.3 — Orientações territoriais

1.3.1 — Estuário do Tejo

1.3.1.1 — Preservar e recuperar os valores naturais de grande diversidade e riqueza ecológica que constituem o estuário do Tejo, elemento central e valor ambiental estruturante da AML, potenciando a sua utilização para fins de turismo, recreio e lazer em articulação com o desenvolvimento dos núcleos urbanos ribeirinhos e com os valores naturais existentes.

1.3.1.2 — Requalificar os espaços urbanos ribeirinhos e as margens do estuário, promovendo um enquadramento paisagístico e funcional adequado ao seu valor ambiental e ao seu papel como elemento de centralidade e de identidade sociocultural.

1.3.1.3 — Reconverter e renovar as áreas/espaços e unidades funcionais que englobem grandes complexos industriais desactivados ou em desactivação que devem ser integrados em projectos de requalificação global de áreas ribeirinhas, nomeadamente na frente ribeirinha de Lisboa e eixo de Vila Franca de Xira e na frente ribeirinha de Almada-Seixal-Barreiro.

1.3.2 — Lisboa — Centro metropolitano

1.3.2.1 — Promover Lisboa como área central para localização de actividades e desempenho de funções de nível superior com capacidade para servir de motor ao desenvolvimento da AML e à sua afirmação a nível nacional e internacional.

1.3.2.2 — Imprimir nova vitalidade e dinamismo ao centro tradicional de Lisboa através da implantação de actividades inovadoras e de qualidade, numa lógica de complementaridade de produtos e articulação de funcionamento, indutoras da reconversão e diversificação dos segmentos de investidores e utilizadores desse espaço.

1.3.2.3 — Revitalizar e requalificar os bairros históricos no sentido de criar condições favoráveis à reabilitação e manutenção da função habitacional e às actividades socialmente diversificadas.

1.3.2.4 — Controlar e inverter os processos de degradação física e funcional, criando mecanismos de sensibilização e apoio dirigidos à conservação e recuperação do parque habitacional e à reconversão dos espaços industriais e de armazenagem em decadência ou abandono.

1.3.2.5 — Desenvolver acções e projectos integrados nos domínios da habitação, da formação, do emprego e do apoio social dirigidos às populações afectadas por fenómenos de pobreza, desqualificação ou exclusão social.

1.3.2.6 — Estruturar o sistema urbano da coroa exterior, articulando os tecidos entre si e com as unidades territoriais vizinhas através, designadamente, do reforço das acessibilidades locais e metropolitanas, da qualificação dos núcleos degradados e da criação e valorização do espaço público associado à implementação da REM.

1.3.3 — Espaço metropolitano poente

1.3.3.1 — Promover as áreas de actividade económica estruturantes, nomeadamente o pólo de serviços, investigação e desenvolvimento do Tagus Park e algumas áreas industriais do concelho de Sintra (Mem Martins) como motores de desenvolvimento.

1.3.3.2 — Reconfigurar e qualificar espacial e funcionalmente o território com base na integração dos eixos consolidados de Cascais e de Sintra com a sua área intersticial.

1.3.3.3 — Promover complementaridades e dependências internas em ligação com a unidade arco urbano envolvente norte.

1.3.3.4 — Estabilizar os limites do edificado, salvaguardando as áreas vitais para o funcionamento dos sistemas ecológico e urbano.

1.3.3.5 — Qualificar o eixo Amadora-Sintra contendo a densificação, requalificando as áreas urbanas mais degradadas e reabilitando os núcleos históricos como factores de identidade.

1.3.3.6 — Acautelar a densificação e alteração das tipologias de ocupação no eixo Algés-Cascais e reforçar a utilização da faixa litoral como factor de qualificação ambiental do espaço urbano, destinado preferencialmente a actividades de turismo e de recreio e lazer.

1.3.3.7 — Ordenar e estruturar o território da área intersticial, implementando uma rede viária estruturante e disciplinando os diversos usos e ocupações do solo.

1.3.3.8 — Apoiar a vocação que o eixo Algés-Pedrouços tem conhecido no sector das pescas, nomeadamente em termos das infra-estruturas e dos serviços conexos.

1.3.4 — Eixo Sacavém-Vila Franca de Xira

1.3.4.1 — Reforçar a centralidade de Alverca/Bobadela em articulação com a área de actividades do MARL como espaço privilegiado para a implantação de actividades ligadas à indústria e logística.

1.3.4.2 — Integrar e racionalizar os processos de reestruturação económica, em termos espaciais e funcionais, no sentido da concretização das polaridades propostas no esquema modelo territorial e da qualificação do território.

1.3.4.3 — Travar a sobredensificação urbana e resolver as carências de espaço público.

1.3.4.4 — Libertar o espaço ribeirinho de ocupações pesadas com edificação contínua para a criação de corredores de ligação ao interior e de espaços de recreio e lazer.

1.3.5 — Arco ribeirinho sul

1.3.5.1 — Os pólos de Almada, Seixal e Barreiro devem constituir centralidades supramunicipais, afirmando-se como conjunto funcional, complementar a Lisboa no âmbito da península de Setúbal, suportado em fortes acessibilidades internas e externas.

1.3.5.2 — Promover a estruturação polinucleada e as ligações funcionais internas.

1.3.5.3 — Preservar e recuperar as frentes ribeirinhas em articulação com a utilização do estuário para actividades de recreio e lazer.

1.3.5.4 — Reconverter as áreas industriais em declínio ou abandonadas, privilegiando a sua utilização para serviços de apoio às actividades económicas e para a criação de espaço público.

1.3.5.5 — Estruturar, ordenar e requalificar urbanisticamente o sistema urbano Almada/Montijo e o interior dos concelhos de Almada e Seixal.

1.3.5.6 — Promover a frente atlântica como espaço de recreio e lazer da AML, preservando os valores naturais e salvaguardando as vertentes viradas ao Tejo enquanto património paisagístico de enquadramento do estuário.

1.3.5.7 — Proteger as áreas com recursos geológicos cartografados na Carta de Recursos Geológicos, impedindo a sua afectação a outros usos que inviabilizem a sua exploração futura, promovendo, ainda, estudos que ordenem adequadamente estas áreas e as já esgotadas.

1.3.5.8 — Qualificar o eixo Almada-Corroios-Fogueteiro, incluindo a extensão a poente da auto-estrada, contendo a densificação e requalificando as áreas urbanas mais degradadas.

1.3.6 — Setúbal-Palmela

1.3.6.1 — Reforçar e dinamizar Setúbal/Palmela como centro metropolitano de nível sub-regional.

1.3.6.2 — Promover o desenvolvimento do porto de Setúbal, em todas as suas componentes, como infra-estrutura estratégica de internacionalização, em articulação com os portos de Lisboa e Sines, com o centro de transportes rodoviários de mercadorias de Setúbal/Palmela e com as áreas industriais e de serviços conexas, acautelando os impactos no estuário do Sado.

1.3.6.3 — Valorizar o património histórico-cultural, utilizando as vantagens associadas à diversidade e interesse dos espaços naturais envolventes, em particular as áreas de utilização turística litoral da península de Tróia.

1.3.6.4 — Proteger as áreas com recursos geológicos cartografados na Carta de Recursos Geológicos, impedindo a sua afectação a outros usos que inviabilizem a sua exploração futura, promovendo, ainda, estudos que ordenem adequadamente estas áreas e as já esgotadas.

1.3.7 — Planície interior sul

1.3.7.1 — Promover Coina como uma área centralizadora de actividades económicas ligadas à indústria, armazenagem e logística, em articulação com Pinhal Novo e apoiada no arco ribeirinho e no pólo de Setúbal/Palmela.

1.3.7.2 — Ordenar e estruturar o território reconfigurando a ocupação urbana, de forma a permitir a recuperação de áreas com ecossistemas mais sensíveis, deixando livres de ocupação edificada áreas significativas importantes para a preservação do aquífero da península de Setúbal.

1.3.7.3 — Implementar um plano intermunicipal de ordenamento do território que permita articular as diversas políticas e estratégias municipais.

1.3.8 — Arco urbano envolvente norte

1.3.8.1 — Fomentar e reforçar o desenvolvimento de actividades ligadas à indústria, armazenagem e logística nas áreas de Terrugem/Pêro Pinheiro/Sabugo, em articulação com a de Mem Martins, e na área de actividades do MARL, em articulação com Alverca/Bobadela, tirando partido das suas localizações periféricas e das boas condições de acessibilidade.

1.3.8.2 — Promover a constituição de remate urbano da área metropolitana norte e definir limites estáveis para a serra da Carregueira e para a Várzea de Loures.

1.3.8.3 — Salvaguardar as áreas com recursos geológicos de usos que ponham em causa a sua exploração, ordenar as áreas em exploração e recuperar as áreas esgotadas.

1.3.8.4 — Impedir a ocupação urbana nas áreas de risco das costas de Loures e de Odivelas, relocando as edificações existentes.

1.3.8.5 — Concretizar as áreas e corredores vitais do ponto de vista ambiental, no âmbito da configuração e remates do sistema urbano.

1.3.9 — Espaço de transição nascente

1.3.9.1 — Aproveitar as potencialidades de Alcochete associadas ao estuário do Tejo e à área protegida envolvente, para fins turísticos e de recreio e lazer de baixa densidade, bem como de investigação relacionada com esses elementos naturais.

1.3.9.2 — Reforçar e diversificar as relações funcionais de Alcochete com a unidade do arco ribeirinho.

1.3.9.3 — Fomentar o desenvolvimento de Pinhal Novo em complementaridade com a área de Coina.

1.3.9.4 — Controlar os fenómenos de edificação dispersa, em especial nas áreas de ocupação agrícola.

1.3.9.5 — Orientar e incentivar os novos tipos de oferta na produção de espaço urbano e as dinâmicas da procura, integrando os princípios de qualidade ambiental e urbanística pretendidos para esta unidade territorial.

1.3.9.6 — Proteger as áreas com recursos geológicos cartografados na Carta de Recursos Geológicos, impedindo a sua afectação a outros usos que inviabilizem a sua exploração futura, promovendo, ainda, estudos que ordenem adequadamente estas áreas e as já esgotadas.

1.3.10 — Arrábida/Espichel/matias de Sesimbra

1.3.10.1 — Manter a Arrábida/Espichel como paisagens e zonas únicas fora das pressões urbanas.

1.3.10.2 — Estruturar e consolidar o sistema Sesimbra/Santana/lagoa de Albufeira como área urbana ligada ao turismo, recreio e lazer, garantindo que a ocupação turística seja consentânea com o interesse paisagístico, ecológico e patrimonial.

1.3.10.3 — Apoiar o desenvolvimento da actividade agrícola na área de Azeitão com base nas suas especificidades produtivas, garantindo a manutenção dos padrões paisagísticos existentes.

1.3.10.4 — Controlar as pressões urbanas nas matas de Sesimbra, tendo em conta o seu elevado interesse patrimonial.

1.3.10.5 — Proteger as áreas com recursos geológicos cartografados na Carta de Recursos Geológicos, impedindo a sua afectação a outros usos que inviabilizem a sua exploração futura, promovendo, ainda, estudos que ordenem adequadamente estas áreas e as já esgotadas.

1.3.11 — Serra de Sintra

1.3.11.1 — Promover a preservação e valorização do espaço florestal e natural da Serra de Sintra.

1.3.11.2 — Manter a área litoral Colares/Guincho como paisagem e zona única.

1.3.11.3 — Garantir que as intervenções na orla costeira não comprometem nem descaracterizam o espaço serra.

1.3.11.4 — Garantir padrões de elevada exigência urbanística, arquitectónica e paisagística para os núcleos urbanos.

1.3.11.5 — Garantir níveis e padrões de ocupação edificada e turística consentâneos com a salvaguarda e valorização paisagística, ecológica e patrimonial.

1.3.12 — Litoral atlântico norte

1.3.12.1 — Assegurar a manutenção da agricultura como factor de qualificação da paisagem e de equilíbrio dos ecossistemas e da ocupação do território.

1.3.12.2 — Preservar e estabilizar a paisagem associada às encostas das ribeiras, atendendo a padrões de qualidade paisagística.

1.3.12.3 — Controlar e enquadrar as pressões urbanas.

1.3.12.4 — Configurar e estruturar a ocupação urbana do eixo Eriçeira-Mafra e do eixo Colares-Magoito.

1.3.13 — Interior norte agrícola

1.3.13.1 — Contrariar o fenómeno da dispersão da edificação promovendo a concentração em núcleos e em áreas devidamente planeadas e infra-estruturadas.

1.3.13.2 — Dinamizar e ordenar o crescimento do núcleo Malveira-Venda do Pinheiro como centro de apoio funcional à área rural e de articulação da AML com Torres Vedras.

1.3.13.3 — Preservar a área florestal da Tapada de Mafra e a sua envolvente.

1.3.14 — Carregado/Ota/Azambuja

1.3.14.1 — Acautelar a transformação da ocupação do território para fins urbano-industriais, tendo em conta a futura localização do novo aeroporto de Lisboa.

1.3.14.2 — Implementar a plataforma logística Azambuja/Carregado/Ota, associada ao novo aeroporto internacional de Lisboa e às dinâmicas já instaladas no Carregado e em Vila Nova da Rainha/Azambuja.

1.3.14.3 — Reordenar e recuperar as áreas de indústria extractiva.

1.3.15 — Nascente agro-florestal

1.3.15.1 — Manter e preservar a área de montado, tendo em conta o seu elevado interesse ecológico, paisagístico e económico.

1.3.15.2 — Estudar e orientar as pressões geradas pelas novas condições de acessibilidade e determinadas pela procura de solos para culturas intensivas de regadio, para novas formas de ocupação habitacional e para núcleos de desenvolvimento turístico.

1.3.15.3 — Estudar a implementação da plataforma logística centrada em Pegões/Marateca e articulada com o porto de Setúbal.

1.3.15.4 — Consolidar o crescimento em Samora Correia/Benavente, fomentando o seu reforço como pólo de serviços em articulação com Carregado/Ota/Azambuja e com Pegões/Marateca.

1.3.16 — Lezíria do Tejo

1.3.16.1 — Promover a manutenção da lezíria do Tejo como área de excelência para a agricultura metropolitana e para o funcionamento do sistema ecológico metropolitano.

1.3.17 — Estuário do Sado

1.3.17.1 — Preservar e recuperar os valores naturais de grande biodiversidade, estabelecendo parâmetros e limiares de compatibilidade com as actividades instaladas e a instalar na Mitrena.

1.3.17.2 — Enquadrar a ocupação urbana/industrial na margem do estuário e a função turística da península de Tróia.

1.3.17.3 — Articular as medidas e acções a implementar com as iniciativas regionais e municipais da Região do Alentejo.

2 — Normas específicas

2.1 — Ordenamento territorial e planeamento urbanístico

2.1.1 — No âmbito da execução dos IGT, deve ser prosseguida pelos municípios abrangidos pelo Plano uma política de solos que viabilize e promova o reparcelamento fundiário e a regularização do mercado de solos urbanizáveis e edificáveis, permitindo controlar a fragmentação da ocupação urbana do território e apoiar a definição de áreas de expansão urbana prioritária, designadamente no que se refere à promoção habitacional de qualidade.

2.1.2 — Esta política de solos deverá salvaguardar os solos de maior capacidade produtiva para a agricultura, para a floresta de produção e protecção, assim como os solos importantes para a recarga dos aquíferos subterrâneos, o controlo das cheias e a manutenção das zonas húmidas.

2.1.3 — Os IPT:

- a) Promover a urbanização programada, garantida por redes de infra-estruturas e devidamente articulada em termos de desenho e funcionamento urbano com as áreas urbanas contíguas;
- b) Prever e concretizar espaço urbano em resultado da prática de desenho urbano, de áreas ou conjuntos de parcelas, que englobem o número suficiente de promotores para dar coerência, continuidade e qualidade à produção do crescimento urbano;
- c) Assegurar a identificação e disponibilidade de solos urbanos e ou urbanizáveis que cubram os diversos tipos de procura em termos de habitação, equipamentos e infra-estruturas, no respeito pela lógica do esquema do modelo territorial, libertando desse modo da pressão urbanística os melhores solos para a agricultura, floresta e funcionamento do sistema hidrológico, em especial nas áreas vitais incluídas na REM;
- d) Definir limites coerentes e estáveis para os espaços urbanos, através da construção de frentes urbanas qualificadas e da promoção de ocupações e usos, com carácter definitivo, nas suas zonas envolventes, ligados ao recreio e lazer, à manutenção e valorização dos espaços naturais ou das actividades agrícola ou florestal, no sentido de estabilizar a sua configuração;
- e) Promover a contenção da densificação e a qualificação de áreas urbanas extensivamente saturadas, bem como a requalificação do espaço público e da imagem urbana, com vista à resolução das debilidades ao nível do desenho urbano nas áreas consolidadas;
- f) Salvaguardar as áreas ainda livres de edificação para acolher os espaços públicos equipados e espaços verdes públicos necessários à resolução das questões de desafio, de remate e de articulação de tecidos urbanos;
- g) Garantir que as novas áreas de crescimento urbano incluam os serviços, equipamentos e infra-estruturas qualificados e adequados à sua posição relativa na rede urbana;
- h) Qualificar urbanística e paisagisticamente as áreas urbanas tradicionais, associando-lhes um papel central na prestação de bens e serviços;
- i) Definir mecanismos de reforço da imagem e identidade próprias dos aglomerados rurais;
- j) Promover a contenção da edificação dispersa e do parcelamento da propriedade em meio não urbano, mediante a definição de normativas restritivas, ajustadas às características específicas de cada local, que fundamentem e, selectivamente, condicionem e reorientem a construção para os diversos fins;
- l) Integrar as redes e estruturas fundamentais da AML, com incidência no território municipal, procedendo à compatibilização com as restantes estruturas territoriais e com o ordenamento do território concelhio;
- m) Assimilar as orientações do esquema do modelo territorial no dimensionamento e ordenamento da estrutura urbana municipal;

- n) Considerar — enquanto não for revista a Portaria n.º 1136/2001, de 25 de Setembro, e face às carências de espaço público, de equipamentos e infra-estruturas nas áreas urbanizáveis e em especial nas áreas urbanas mais densamente ocupadas — valores de áreas destinadas àquelas funções urbanas, superiores aos valores indicados na portaria;
- o) Distinguir, na definição das áreas de cedência, a parte correspondente a espaço público não edificado, a área afectada a equipamentos e os valores e parâmetros referentes a infra-estruturas;
- p) Considerar — em especial nas áreas urbanizáveis e no licenciamento de novos projectos localizados em áreas já densamente urbanizadas — afectos a espaço público não construído, no mínimo, 75% do total da área de cedência.

2.1.4 — A administração central:

- a) Deve apoiar, nos termos da lei e dos programas existentes, as acções municipais que visem a requalificação e reconversão urbanística das áreas desqualificadas, designadamente dos centros históricos degradados, das áreas urbanas periféricas, dos subúrbios habitacionais, dos bairros destinados a habitação social e das áreas de urbanização de génese ilegal (AUGI);
- b) Deve promover estudos e definir regras para a localização de indústrias e armazéns compatíveis com o meio urbano, fundamentado por critérios de boa convivência de ocupações/ usos e de qualidade ambiental e paisagística;
- c) Deve apoiar os municípios na realização de planos municipais ou intermunicipais destinados às áreas onde ocorram projectos de novas infra-estruturas e equipamentos estruturantes da AML, dos quais resulte a necessidade de reformulação profunda do planeamento territorial da área afectada.

2.1.5 — As entidades competentes, designadamente o Ministério da Economia e a entidade, a criar, vocacionada para as plataformas logísticas, devem articular-se no sentido de promover incentivos à realocação de indústrias e armazéns existentes em áreas não adequadas dirigindo a sua localização para áreas expressamente definidas.

2.1.6 — As administrações central e municipal devem:

- a) Promover a aplicação de mecanismos de incentivo fiscal e económico e acções de infra-estruturação para a localização de indústrias e armazéns em áreas expressamente definidas em IPT;
- b) Estudar e avaliar as parcelas do território comprometidas com parcelamento de génese ilegal, designadamente as que possuem reduzida ou nula construção, no sentido de fundamentar as necessárias actuações. As acções devem dirigir-se à urbanização para fins que melhor sirvam à implementação do esquema do modelo territorial ou reversão para usos agrícolas, florestais, naturais ou verdes urbanos, com vista à aplicação do regime das AUGI.

2.2 — Estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental

2.2.1 — Rede ecológica metropolitana

2.2.1.1 — Os IGT devem:

- a) Compatibilizar o ordenamento do uso do solo com a REM, através das necessárias revisões, alterações ou ajustamentos;
- b) Desenvolver e aprofundar o conhecimento dos valores naturais da AML e identificar as áreas agrícolas, florestais e silvestres, nucleares ou vitais para o funcionamento da REM, cuja manutenção ou constituição é do interesse público e patrimonial.

2.2.1.2 — Os IPT:

- a) Assim como os projectos da iniciativa da administração central ou local, devem garantir que, nos espaços e terrenos adjacentes às linhas de água ou de drenagem natural, não ocorrem ocupações edificadas, infra-estruturas ou actividades de que derivem obstruções ao funcionamento normal do circuito hidrológico ou efluentes não tratados que ponham em causa o normal dinamismo e função dos recursos hídricos, designadamente a circulação de água à superfície, a sua qualidade, o controlo das cheias e a capacidade depuradora das águas e dos solos;

- b) Devem identificar, definindo regimes de uso do solo adequados, as áreas sujeitas a cheias ou alagamento temporário, as áreas adjacentes às linhas de água, assim como as situações de estrangulamento do sistema hídrico.

2.2.1.3 — Os organismos da administração central, no âmbito das suas competências em matéria de:

- a) Gestão da água, devem, face ao interesse regional dos aquíferos do Tejo e do Sado, de Pisões-Atrozela (serra de Sintra) e Pêro Pinheiro-Mafra, promover a instalação de redes de monitorização que permitam o conhecimento contínuo da dimensão, características e estado sanitário dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos;
- b) Administração urbanística do território, devem promover, em colaboração com os municípios, a elaboração de um código de regras urbanísticas para o edificado e implantação das construções em áreas de povoamento rural, agrícolas, agro-florestais, silvestres e em áreas classificadas.

2.2.1.4 — As administrações central e municipal devem:

- a) Promover o recenseamento integral das unidades agro-pecuárias existentes e das condições da sua laboração, em especial no que diz respeito ao regime e tipo de tratamento de efluentes e de resíduos produzidos, bem como implementar sistemas de tratamento eficazes e monitorizar o destino final dos resíduos e águas residuais;
- b) Definir critérios de qualidade que orientem o licenciamento das formas de alojamento turístico e de segunda residência, localizadas na orla costeira da AML, faixas litorais e áreas ribeirinhas.

2.2.2 — Áreas estruturantes primárias

2.2.2.1 — Os IPT:

- a) E os instrumentos de natureza especial devem definir modelos de uso, ocupação e classificação do solo que decorram de estudos globais para as áreas indicadas e que considerem a função ecológica destes territórios como dominante, prioritária e estruturante, garantindo que as intervenções nas áreas de fronteira e no seu interior não põem em causa a sua função dominante nem lhe diminuem ou alteram o carácter;
- b) Devem introduzir restrições ao licenciamento de novas indústrias consideradas ambientalmente desajustadas nos territórios das serras de Sintra e Arrábida, cabo Espichel e matas de Sesimbra, assinalados na carta da REM, promovendo as intervenções que conduzam a melhorias ambientais relativamente à situação de referência.

2.2.2.2 — As administrações central e municipal devem:

- a) Definir e promover a concretização, nas áreas de exploração de inertes, de regras para a sua exploração faseada e recuperação paisagística;
- b) Definir critérios específicos de licenciamento para as actividades de turismo, recreio e lazer que sejam compatíveis com as suas funções dominantes, estabilizadoras do sistema, garantindo sempre a sua inserção regional e ambiental.

2.2.3 — Ligações/corredores estruturantes primários

2.2.3.1 — Os IPT devem:

- a) Garantir o desafogo e a decompressão do sistema urbano, através da não edificação destas áreas da REM e da sua não afectação a usos que limitem o funcionamento dos sistemas naturais;
- b) Condicionar a actividade industrial em áreas de corredores e ligações estruturantes primários da REM ou na sua proximidade imediata, sempre que estejam em causa valores fundamentais para o funcionamento do sistema ecológico;
- c) Considerar a possibilidade de localização de actividades de recreio e lazer associadas e viabilizadoras da função florestal ou silvestre dominante, mas sempre dotadas de áreas significativas de enquadramento e protecção ecológica.

2.2.3.2 — As administrações central e municipal devem promover a florestação destas áreas e dos terrenos conexos, nelas localizando preferencialmente parques metropolitanos do domínio florestal, sem

prejuízo da manutenção e do apoio às áreas agrícolas existentes e às funções que respeitem as galerias ripícolas e os corredores estruturantes.

2.2.4 — Áreas estruturantes secundárias

2.2.4.1 — Os IPT devem:

- Assegurar que estes territórios, assinalados na carta da REM, ou de parte significativa da sua área contribuem para a manutenção ou melhoria do funcionamento do sistema hidrológico, para a ligação entre áreas estruturantes primárias ou corredores ecológicos;
- Considerar como dominante o uso florestal, associado a funções de protecção ou de recreio e lazer das populações, promovendo-se a sua transformação em espaços públicos ou parques urbanos quando localizados no interior ou na contiguidade de áreas urbanas preexistentes;
- Garantir a manutenção das áreas de elevado interesse ambiental, agrícola e paisagístico — assinaladas na carta da REM — como unidades fundamentais no espaço metropolitano, dando continuidade aos corredores secundários que lhe estão associados.

2.2.4.2 — A totalidade ou parte significativa destes territórios, fundamentais para o reequilíbrio do sistema urbano da AML e para as populações das áreas envolventes, pode integrar o património municipal e reverter para uso público, por via da aquisição ou de acordos com os proprietários, em conformidade com o sistema previsto no capítulo v do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, em especial quando se sobreponham ou estejam na continuidade de áreas ou corredores vitais. Estas acções devem igualmente garantir a resolução de problemas de fronteira e remate das áreas urbanas e equipamentos localizados na sua envolvente.

2.2.5 — Ligações/corredores estruturantes secundários

2.2.5.1 — Os IPT devem manter estes territórios livres de ocupação edificada e garantir que a função ecológica é dominante, ligando e integrando áreas da REM, onde os usos não devem ser incompatíveis com estas funções:

- Quando os corredores correspondam a linhas de água, especial atenção deve ser dada à ocupação marginal, garantindo áreas *non aedificandi* [v. norma 2.2.6.1, alínea e)] que permitam o funcionamento natural da rede de drenagem hídrica;
- Os direitos legalmente constituídos dos proprietários, ainda não materializados — em especial os localizados em áreas de risco —, relativos a construções, edificações ou obstruções de qualquer natureza ao normal escoamento das águas, devem ser transferidos para outros locais.

2.2.6 — Áreas e corredores ou ligações vitais

2.2.6.1 — Os IPT devem:

- Afectar as áreas e corredores vitais, assinaladas na carta da REM, preferencialmente a espaço público de recreio e lazer, em especial parques urbanos ou espaços verdes públicos e equipamentos de recreio e lazer com predomínio de áreas não edificadas;
- Garantir a viabilidade da manutenção ou reposição da função ecológica dominante nos territórios considerados como vitais na REM e seus espaços envolventes;
- Afectar definitivamente os territórios considerados áreas vitais a usos dominantes não edificáveis ou consentâneos com a sua função estruturante da REM e integrá-los na estrutura ecológica municipal;
- Identificar e delimitar as áreas ameaçadas por cheias e as zonas adjacentes (Decreto-Lei n.º 89/87, de 26 de Fevereiro), considerando-as áreas *non aedificandi* e integrando-as na estrutura ecológica municipal;
- Sempre que as ligações correspondam a linhas de água ou de drenagem natural, importantes para o funcionamento do sistema hidrológico, estabelecer uma faixa não edificada, delimitada a partir da margem, com um mínimo de 20 m para cada lado da linha de água (para além dos limites legais), onde podem ocorrer espaços verdes urbanos ou usos não edificados que garantam o funcionamento do sistema

hidrológico em perfeitas condições naturais. Os IPT devem alargar os valores aqui indicados de acordo com as características específicas de cada corredor;

- Delimitar as áreas e corredores vitais a integrar a estrutura ecológica municipal (Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro) por forma a:

Garantir a sua continuidade física e conectividade ecológica dominante;
Integrar as áreas com as características adequadas à função ecológica e paisagística;
Garantir o funcionamento das linhas de água, drenagem do ar e as ligações fundamentais dos espaços naturais;
Configurar remates urbanos coerentes nas áreas edificadas;

- Identificar os pontos de estrangulamento e as causas de degradação dos corredores, propor medidas para a eliminação, correcção ou minimização dos seus efeitos negativos e regulamentar a sua gestão e os usos compatíveis com as áreas e corredores vitais.

2.2.6.2 — As administrações central e municipal, quando estejam em causa valores fundamentais para a concretização da REM, podem promover a aquisição, para o domínio público, dos terrenos inseridos nas áreas vitais.

2.2.7 — Áreas agrícolas, florestais, silvestres e naturais

2.2.7.1 — Os IPT devem:

- Identificar e delimitar os recursos naturais importantes para a produção agrícola, assim como os melhores solos destinados à instalação ou manutenção das actividades agrícolas e florestais, ou à manutenção de áreas no estado silvestre ou natural, no sentido de os libertar da pressão urbanística, definindo regulamentos de uso que não permitam ou promovam a alteração dos factores fundamentais que levaram à sua inclusão naquelas categorias.
Esta delimitação deve ser particularmente rigorosa nas áreas estruturantes e vitais da REM;
- Acautelar a proliferação da edificação dispersa nas áreas agrícolas, florestais ou naturais, seja com fins habitacionais de primeira ou segunda residência, sejam equipamentos ou instalações industriais ou de armazenagem.
Nos casos de instalações de apoio à actividade agrícola deve ser demonstrada sempre a sua imprescindibilidade para a exploração e a não existência de alternativas de localização na envolvente ou proximidade dos núcleos rurais.

2.2.8 — Reserva Ecológica Nacional

2.2.8.1 — Em processo de elaboração ou revisão dos PDM, deve proceder-se à revisão da delimitação das áreas incluídas na Reserva Ecológica Nacional sempre que se verifiquem descontinuidades ou incoerências nos ecossistemas cartografados, integrando, à escala do PDM, as indicações decorrentes da estrutura da REM definida no PROTAML, tanto do ponto de vista cartográfico como normativo.

2.2.9 — Reserva Agrícola Nacional

2.2.9.1 — Em processo de elaboração ou revisão dos PDM, deve proceder-se à revisão da delimitação das áreas abrangidas pelo regime da Reserva Agrícola Nacional, integrando as indicações do PROTAML no que diz respeito aos aspectos normativos e à cartografia dos solos efectuada.

2.2.9.2 — Quanto ao regime de edificabilidade nas áreas incluídas na Reserva Agrícola Nacional, recomenda-se que sejam introduzidas com eficácia, no âmbito do regulamento dos PDM, disposições que impeçam ou combatam a habitação dispersa ou o uso de solos classificados para outros fins que alterem a sua capacidade produtiva.

2.3 — Litoral

2.3.1 — Sem prejuízo do estipulado nos planos de ordenamento da orla costeira, os instrumentos de gestão territorial devem:

- Identificar de forma clara e inequívoca os recursos e valores naturais da orla costeira com importância estratégica e definir as regras e princípios para as diferentes utilizações, assim como impor as restrições à sua ocupação e utilização;

- b) Conter normas de protecção dos valores naturais e patrimoniais, identificar as áreas sensíveis e tipificar os mecanismos de salvaguarda em caso de acidentes;
- c) Conter medidas de combate aos factores antrópicos, que alteram a configuração da linha de costa, assim como de requalificação de áreas degradadas em resultado de ocupações abusivas e utilizações desregradadas da orla costeira;
- d) Condicionar a ocupação urbana do litoral, assim como a localização de equipamentos e infra-estruturas, aos solos com menor aptidão agrícola, com integração das edificações na paisagem natural, de modo que esta seja perturbada o menos possível e garantida a fruição pública das áreas marginais;
- e) Impedir a ocupação em mancha contínua ao longo da linha de costa e a abertura de vias paralelas à costa.

2.3.2 — Os serviços da administração central:

- a) Devem cartografar as zonas de risco a ser sujeitas a medidas específicas no âmbito dos IGT, que determinem a proibição da construção nestas zonas;
- b) Com competência na gestão do litoral, devem promover a monitorização dos fenómenos de evolução da orla costeira, o acompanhamento da situação ao nível da qualidade da água e dos sedimentos de fundo em zonas estuarinas e lagunares e o estudo sistemático do trânsito sedimentar ao longo da costa;
- c) Devem promover a protecção das dunas, que asseguram a protecção das terras marginais contra o avanço do mar, disciplinando o seu atravessamento por pessoas e impedindo a sua ocupação por edificações;
- d) Devem promover a protecção dos cordões de matas litorais, das sebes e dos muros tradicionais de pedra seca que asseguram a protecção dos terrenos agrícolas contra os ventos oceânicos.

2.3.3 — As administrações central e municipal devem:

- a) Promover intervenções articuladas de qualificação do espaço litoral que não ponham em causa a função ligação/corredor estruturante primário que o litoral desempenha, tendo em consideração as tipologias territoriais existentes, preservando os valores biofísicos, ecológicos e paisagísticos em presença, impedindo intrusões e condicionando os usos;
- b) Promover a preservação da capacidade de acolhimento dos refúgios da fauna migratória (directiva aves, habitats — Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril), nomeadamente nos estuários, sapais e zonas húmidas, nas florestas de espécies climáticas, nas arribas, nas dunas e matas que abriguem endemismos vegetais ou animais, ou espécies em risco de extinção.

2.4 — Transportes e logística

2.4.1 — Planeamento e gestão do sistema de transportes

2.4.1.1 — Quadro institucional, legal e normativo:

a) A administração central deve:

Criar a autoridade metropolitana de transportes (AMT);
 Proceder à elaboração do quadro legal e normativo que regulará as seguintes figuras de planeamento sectorial no domínio dos transportes:

- Plano metropolitano de transportes (PMT);
- Planos de mobilidade/deslocações urbanas;
- Planos de ordenamento das interfaces e área adjacente.

2.4.1.2 — Autoridade metropolitana de transportes:

2.4.1.2.1 — O planeamento do sistema de TC e a contratualização dos serviços a prestar pelos diferentes operadores devem ser assegurados por uma AMT, em articulação com a tutela governamental respectiva.

2.4.1.2.2 — A AMT deve, designadamente:

- a) Contribuir para a elaboração do quadro legal e normativo referido em 2.4.1.1;
- b) Elaborar, em articulação com os municípios e operadores envolvidos, o PMT, que integra o esquema director da rede principal de infra-estruturas metropolitanas de transportes e a rede de interfaces metropolitanas, bem como os planos de mobilidade/deslocações urbanas de escala sub-regional;

- c) Promover a elaboração de planos de mobilidade/deslocações urbanas de aglomerações e os planos de ordenamento dos interfaces e área adjacente;
- d) Planear as redes e linhas de transporte colectivo, definir as características e contratualizar os serviços de transportes metropolitanos;
- e) Desenvolver os estudos necessários à formulação de uma política tarifária coerente com o PMT e integrada em termos modais.

2.4.1.3 — O PMT deve:

- a) Estabelecer as directrizes de uma política de transportes de passageiros;
- b) Delinear estratégias de desenvolvimento e articulação dos diferentes modos de transporte de pessoas e mercadorias;
- c) Estabelecer o esquema director da rede principal de infra-estruturas metropolitanas de transportes e respectivo programa de execução, coordenando a participação dos organismos públicos e actores envolvidos e identificar os planos de mobilidade/deslocações urbanas de escala sub-regional, a desenvolver em articulação com os municípios envolvidos e estabelecer os seus objectivos centrais.

2.4.1.4 — Planos de mobilidade/deslocações urbanas:

2.4.1.4.1 — As áreas e aglomerações urbanas que apresentem fortes interdependências funcionais, nomeadamente ao nível do emprego, do ensino e do consumo de bens materiais, devem ser objecto de planos de mobilidade/deslocações urbanas, tendo em vista planear de forma intermodal e multimodal a satisfação das necessidades de deslocação da sua população.

2.4.1.4.2 — Os planos de mobilidade/deslocações urbanas devem, designadamente:

- a) Estabelecer um diagnóstico prospectivo das condições de mobilidade e acessibilidade para a área de estudo;
- b) Clarificar os objectivos estratégicos para o planeamento e gestão das condições de mobilidade e de acessibilidade para a área de estudo;
- c) Promover a diminuição dos impactes ambientais associados aos transportes;
- d) Promover a integração dos vários modos de transportes numa perspectiva intermodal e multimodal;
- e) Propor um programa de acções e o seu faseamento, bem como identificar as diferentes fontes de financiamento, tendo em vista responder eficazmente aos objectivos estratégicos definidos.

2.4.1.5 — Planos directores municipais:

2.4.1.5.1 — Os PDM devem, designadamente:

- a) Estabelecer uma hierarquia funcional da rede viária municipal, definindo:

- A rede viária de articulação sub-regional;
- A rede viária de ligação entre as unidades de ordenamento do território municipal, designadamente entre os seus vários sectores urbanos;
- A rede viária de colecta e distribuição dos diferentes sectores urbanos e de ligação a equipamentos estruturantes a interfaces e a serviços e actividades grande geradoras de tráfego;
- As principais características técnicas e funcionais dos vários tipos de via que constituem as redes primária e secundária;

- b) Definir os perfis transversais tipo mínimos para as vias existentes e previstas de acordo com a sua hierarquia funcional;
- c) Definir os elementos de programação e dimensionamento das necessidades de estacionamento em função das diferentes categorias de uso do solo e o nível de serviço do sistema de transportes colectivos;
- d) Delimitar a área de influência das interfaces definidas no esquema director de infra-estruturas de transportes, consagrando no respectivo regulamento os objectivos e conceitos de ordenamento a adoptar e definindo o respectivo programa de acção.

2.4.1.5.2 — No âmbito dos elementos complementares dos PDM, devem ser equacionadas as medidas e os tipos de intervenção que permitam melhorar as velocidades de circulação dos transportes públicos, nomeadamente nas áreas centrais dos núcleos e aglomerações urbanas.

2.4.2 — Infra-estruturas metropolitanas de transportes

2.4.2.1 — Projectos estruturantes:

2.4.2.1.1 — A administração central:

- a) Deve definir o sistema de acessos rodó e ferroviários associados ao novo aeroporto internacional;
- b) Deve promover os estudos e projectos necessários à implementação das novas travessias ferro e rodoviárias do Tejo;
- c) Em articulação com as câmaras municipais envolvidas, deve promover os estudos e projectos para implementação das plataformas logísticas, de acordo com o Programa de Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional, e com o programa de execução do PROTAML;
- d) Em coordenação com as câmaras municipais respectivas, deve desenvolver prioritariamente as seguintes acções:

Centro de Transporte de Mercadorias na AML-Norte, de apoio ao transporte rodoviário, com funções de distribuição;

Reordenamento e infra-estruturação de áreas logísticas existentes (Alverca-Bobadela, Carregado-Azambuja e Coima);

Centro de Carga Aérea de Lisboa — plataforma intermodal aero-rodoferroviária.

2.4.2.2 — Rede principal de infra-estruturas metropolitanas de transporte:

2.4.2.2.1 — A rede principal de infra-estruturas metropolitanas de transporte é definida por um conjunto de intervenções inscritas em planos, programas e projectos sectoriais aprovados, e envolve:

- o estabelecimento de uma rede viária, entre o nível nacional e municipal, que suporte as ligações entre os principais pólos urbanos no interior da AML;
- A definição da «rede de interfaces» — passageiros e mercadorias — metropolitanos.

2.4.2.2.2 — No que se refere aos planos, programas e projectos sectoriais aprovados são de referir:

- a) Os planos sectoriais aprovados, no caso o Plano Rodoviário Nacional 2000;
- b) O plano de realizações/investimentos, integrados no Programa da Intervenção Operacional de Acessibilidades e Transportes.

2.4.2.2.3 — A rede principal de infra-estruturas metropolitanas de transportes tem em consideração e como referência outros planos/estudos em desenvolvimento, designadamente:

- a) A rede nacional de logística (definição em curso);
- b) Acessos aos portos de Lisboa e Setúbal — APL;
- c) Expansão portuária de Lisboa e Setúbal;
- d) Realização de infra-estruturas ferroviárias — REFER;
- e) Estudos e projectos nos domínios ferroviários — metropolitano e redes ferroviárias ligeiras.

2.4.2.2.4 — As alterações aos planos, programas e projectos referidos nas normas 2.4.2.2.2 e 2.4.2.2.3 devem fazer-se em coordenação com os serviços responsáveis pelo ordenamento do território e pelos transportes.

2.4.2.2.5 — O desenvolvimento da rede principal de infra-estruturas metropolitanas de transportes deve fazer-se com base num «esquema director», decorrente do plano de transportes metropolitano e que articule os futuros planos/estudos e projectos sectoriais para o sistema de transportes de passageiros e de mercadorias.

2.4.2.2.6 — O «esquema director» e o respectivo programa de execução devem ser monitorizados e sofrer as adaptações necessárias por forma a melhor corresponderem, em cada momento, ao esquema do modelo territorial do PROTAML e a garantirem um equilibrado desenvolvimento do sistema de transportes metropolitano.

2.4.2.3 — Rede secundária de infra-estruturas metropolitanas de transporte:

2.4.2.3.1 — A administração central, em cooperação com o(s) município(s) envolvido(s), deve proceder à definição dos espaços canais essenciais à estruturação da rede secundária da AML.

2.4.2.4 — Rede de interfaces:

2.4.2.4.1 — A definição da «rede de interfaces» — passageiros e mercadorias — metropolitanos, respectiva hierarquia, objectivos e prioridades de ordenamento, é fixada e actualizada no «esquema director das infra-estruturas metropolitanas de transportes»;

2.4.2.4.2 — Os serviços das administrações central e municipal devem analisar e avaliar a criação de novos interfaces/pontos de transferência modal, não previstos no referido «esquema director» ou alterações das interfaces existentes;

2.4.2.4.3 — A administração municipal deve integrar as orientações relativas a interfaces nos respectivos IGT e promover a elaboração de planos/projectos para o ordenamento das áreas envolventes das interfaces e respectivas acessibilidades, com o apoio da administração central;

2.4.2.4.4 — Na concepção e ordenamento das interfaces devem ser atendidos os seguintes aspectos:

- a) Acessibilidade dos diferentes modos de transporte, sejam ou não motorizados;
- b) Tempo, distância, condições de conforto e segurança no transbordo;
- c) Localização de funções centrais (de equipamentos, comércio e serviços);
- d) Compatibilização de usos e funções polarizadoras com a função transporte.

2.4.3 — Grandes geradores de tráfego (equipamentos estruturantes e grandes unidades de comércio e serviços)

2.4.3.1 — As administrações central e municipal devem assegurar boas condições de acessibilidade em transporte público a «grandes geradores de tráfego», designadamente equipamentos estruturantes e grandes unidades de comércio e serviços;

2.4.3.2 — A definição da localização ou o licenciamento dos grandes geradores de tráfego devem ser obrigatoriamente precedidos de um estudo de impacto de tráfego, que avalie as consequências na rede viária e no sistema de transportes que lhe darão acessibilidade;

2.4.3.3 — A localização dos grandes geradores de tráfego não se pode efectuar em contradição com a hierarquia da rede viária e o sistema de transportes;

2.4.3.4 — A autoridade metropolitana de transportes deve promover, em parceria com a junta metropolitana de Lisboa, a elaboração de normas que definam as condições a observar na localização dos «grandes geradores de tráfego».

2.5 — Equipamentos sociais e culturais

2.5.1 — Os serviços da administração central:

- a) Em colaboração com a administração municipal, devem estudar para a AML critérios específicos de planeamento e localização dos diversos equipamentos de nível supramunicipal, tendo em conta, nomeadamente, a actual diversidade das estruturas demográficas e sociais concelhias e suas dinâmicas, bem como as redes de equipamentos públicos e privados já existentes na AML;
- b) Em colaboração com a administração municipal, devem avaliar a viabilidade de localização dos novos equipamentos supramunicipais em edifícios já existentes (nomeadamente os de valor patrimonial), em áreas edificadas ou em terrenos já urbanizados. Devem ainda estudar a implantação dos equipamentos supramunicipais predominantemente não edificadas, integrando-os de forma compatível com os espaços da REM;
- c) Em colaboração com a administração municipal, devem assegurar condições de acessibilidade adequadas aos equipamentos supramunicipais, existentes ou propostos na AML, quer em termos de rede viária, quer em termos de rede de transportes;
- d) Com competências no ensino superior devem privilegiar a satisfação das carências existentes, quer através do reforço dos pólos de ensino politécnico existentes e da criação de novos politécnicos, principalmente nos pólos integrados nos eixos de Loures e Vila Franca de Xira e no sistema territorial composto por Seixal, Barreiro, Moita, Montijo e Alcochete, quer através do reforço dos pólos de ensino superior universitário existentes e da criação de novas unidades nos centros de nível sub-regional identificados no esquema do modelo territorial;
- e) Com competências na rede hospitalar devem privilegiar a colmatação das carências, através da construção das novas unidades hospitalares de Loures, de Vila Franca de Xira, de Cascais, de Sintra e de Todos-os-Santos (Lisboa), e da recuperação, readaptação e ampliação de instalações hospitalares existentes que se apresentem com um nível de serviço deficiente, nomeadamente os Hospitais do Montijo e de Setúbal. As unidades hospitalares centrais de Lisboa que não apresentem condições adequadas de funcionamento, de acessibilidade ou de integração urbana devem ser progressivamente transferidas para novo(s) local(is), designadamente os Hospitais de Santa Marta, Desterro e Capuchos;

- f) Com competências em matéria de saúde, em colaboração com a administração municipal, devem reequacionar as áreas de influência dos hospitais nas suas diversas valências, tendo em conta principalmente a distribuição espacial da população da AML e as condições de acessibilidade, devendo ainda clarificar a hierarquia e as articulações horizontais e verticais dos equipamentos hospitalares, de modo a proporcionar o melhor serviço de saúde à população da AML;
- g) Com competências na reorganização ou expansão da rede desportiva devem privilegiar a remodelação dos espaços existentes e a criação quer de equipamentos de base, quer de equipamentos especializados e de alta competição, nomeadamente as intervenções nos equipamentos a utilizar no EURO 2004;
- h) Com competências na reorganização ou expansão da rede de salas de espectáculos devem privilegiar a remodelação dos espaços com esse uso e a recuperação de outros já encerrados ainda utilizáveis para as formas de acção cultural actuais, nomeadamente os que apresentem valor patrimonial, no sentido de os tornar devidamente equipados e funcionais.

2.5.2 — As administrações central e municipal devem:

- a) Concretizar, na envolvimento imediata dos equipamentos supramunicipais, os acessos a nível da rede viária, o número de estacionamento adequado ao nível de procura dos diferentes equipamentos, o enquadramento paisagístico consentâneo com o tipo de equipamento em causa e as actividades necessárias/complementares a cada um dos equipamentos;
- b) Intervir na AML ao nível da qualidade dos equipamentos existentes e previstos, associada à flexibilidade das soluções adoptadas, tendo em vista a sua capacidade de utilização multiforme por toda a população e a fácil manutenção dos elementos que os compõem;
- c) Enquadrar e ordenar, de uma forma global e integrada, a oferta de equipamentos desportivos especiais, fomentando a sua articulação com a valorização da paisagem, do ambiente e do turismo;
- d) Criar uma base de dados dos diversos equipamentos nacionais, supramunicipais e municipais da AML, públicos ou privados, recorrente e actualizável, disponível à consulta de gestores, actores e fruidores dos diversos acontecimentos, e desenvolver mecanismos e instrumentos eficazes e concertados de promoção e divulgação cultural;
- e) Construir uma carta de equipamentos nacionais, supramunicipais e municipais, com tipologia padronizada, que permita apoiar a identificação das carências intermunicipais e municipais.

2.5.3 — A administração municipal, em colaboração com a administração central, deve elaborar planos integrados de infra-estruturas e equipamentos que permitam criar áreas comuns entre o desporto, a cultura, a educação e a vida social. Deve ainda concretizar programas de requalificação urbana dos núcleos urbanos, disponibilizando equipamentos desportivos de base, de uso e fruição comuns, adequados à prática de actividades físicas e desportivas, bem como ao lazer e ao recreio na AML.

2.6 — Coesão social

2.6.1 — Os instrumentos de planeamento territorial devem desenvolver e aprofundar o conhecimento das áreas social e urbanisticamente mais desqualificadas e de maior conflitualidade social, considerando-as como áreas de intervenção prioritária no âmbito de actuações programadas.

2.6.2 — As administrações central e municipal devem:

- a) Elaborar estudos de recenseamento e de caracterização socioeconómica da população residente, bem como das suas condições habitacionais, que suportem os projectos, programas e acções de requalificação das áreas referidas no ponto anterior;
- b) Implementar processos de integração social e de intervenção comunitária e garantir o acompanhamento e a assistência social dos indivíduos e dos agregados familiares, em todas as fases do processo de requalificação das áreas referidas em 2.6.1.

2.7 — Actividades económicas

2.7.1 — Os IPT devem:

- a) Enquadrar os espaços agrícolas, florestais e agro-florestais, produtivos ou não, nas perspectivas e políticas de desenvolvimento e ordenamento, classificando-os quanto ao seu valor estratégico e estabelecendo medidas urbanísticas para a sua protecção e valorização;

- b) Indicar parâmetros e critérios de implantação, estruturação e organização das áreas de localização empresarial (ALE), das áreas ou parques industriais e dos entrepostos comerciais, integrando os objectivos e orientações de desenvolvimento económico, de ordenamento e ambiente e respeitando as orientações dos planos sectoriais, caso existam;
- c) Integrar as actividades comerciais e os serviços na configuração e organização dos espaços, estabelecendo critérios e parâmetros físicos e funcionais de localização e implantação, de acordo com a tipologia e dimensão das unidades, que se traduzam numa rede de centralidades articuladas e complementares, atendendo a eventuais orientações contidas nos planos sectoriais;
- d) Localizar em carta as concentrações comerciais grossistas e grandes superfícies retalhistas, bem como as acessibilidades, os transportes e as infra-estruturas de apoio com elas relacionadas;
- e) Considerar as dinâmicas introduzidas pelas novas acessibilidades na paisagem rural, acautelando os valores cénicos e a identidade da paisagem fundamentais para a actividade turística;
- f) Garantir que os projectos de uso do solo com função turística possuam um predomínio relevante das actividades ligadas ao sector do turismo, de forma a responder à estratégia de produção turística;
- g) Enquadrar os processos de reestruturação da indústria transformadora da pesca, particularmente no que respeita às suas dinâmicas locativas, atendendo aos seus riscos ambientais e à sua importância para o desenvolvimento do sector da pesca em áreas tradicionais. De forma complementar, deverá, através de medidas restritivas, ser considerado o não licenciamento de novos estabelecimentos de salga de pescado no meio rural em áreas agrícolas, florestais, silvestres e naturais, promovendo, pelo contrário, a sua localização nas áreas tradicionalmente afectas a estes usos ou em áreas que se adaptem às actuais condições de laboração e às exigências de controlo ambiental dos efluentes ou resíduos produzidos pela actividade.

2.7.2 — Os planos intermunicipais de ordenamento do território devem suportar e consubstanciar a criação e implantação de polaridades multifuncionais que sirvam diferentes concelhos.

2.7.3 — Os planos intermunicipais de ordenamento do território e os IPT devem identificar as actividades industriais ou de armazenagem a serem transferidas e indicar as possibilidades de nova localização, entre os espaços polarizados com vocação e capacidade para esse fim, atendendo às suas necessidades de funcionamento e de desenvolvimento, e aos seus impactes urbanísticos e ambientais.

2.7.4 — As administrações central e municipal devem:

- a) Concertar-se no sentido de definir condições e parâmetros de exploração dos recursos geológicos, na ampliação das áreas já licenciadas ou em novas áreas, atendendo aos impactes económicos, ambientais e urbanísticos e às boas práticas de exploração e recuperação paisagística;
- b) Promover a requalificação e a diversificação da oferta turística, através de acções de ordenamento do território que promovam a ocorrência ou orientem a procura de empreendimentos turísticos, com garantias de integração social e ambiental;
- c) Promover a requalificação urbana e paisagística das áreas do litoral, como elemento fundamental na oferta de actividades turísticas e de recreio e lazer, dinamizando as actividades e as infra-estruturas associadas aos desportos náuticos;
- d) Proceder à requalificação da oferta turística, através de projectos e acções concertadas de valorização do património cultural e ambiental.

2.8 — Saneamento ambiental

2.8.1 — Abastecimento de água

2.8.1.1 — As administrações central e municipal com competência na fiscalização ou na concessão do abastecimento de água devem:

- a) Promover a protecção, recuperação e preservação dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos que sejam utilizados para produção de água para consumo humano. Pela sua importância decisiva no abastecimento de água às populações da AML destacam-se os seguintes recursos:

Águas superficiais do rio Tejo na secção de Valada;
 Águas superficiais do rio Zêzere, na albufeira de Castelo de Bode;
 Águas subterrâneas do aquífero da península de Setúbal;

- b) Melhorar os sistemas existentes de captação e tratamento de água para consumo, em termos de adequabilidade das linhas processuais de tratamento e das condições de exploração das instalações, por forma a garantir a produção de água de abastecimento humanos satisfazendo o quadro normativo em vigor;
- c) Melhorar os sistemas de adução, reserva e distribuição, detecção e reparação de fugas, de forma reduzir a probabilidade de avarias e interrupção de funcionamento e prevenir a possibilidade de contaminação da água no percurso entre a estação de tratamento e o consumidor;
- d) Melhorar os sistemas de monitorização e controlo das águas de abastecimento desde a origem até aos locais de distribuição e consumo;
- e) Promover a disponibilização de origens alternativas de água de produção, por forma a reduzir a susceptibilidade dos sistemas de abastecimento de águas a avarias, a ondas de poluição accidental é a catástrofes.

2.8.1.2 — Os serviços da administração central:

- a) Com competência em matéria de abastecimento de água e a Empresa Portuguesa das Águas Livres (EPAL) devem desenvolver uma actuação concertada, que decorra das soluções e recomendações específicas do Plano de Bacia Hidrográfica do Rio Tejo, que garantam a manutenção da qualidade da água nas origens a níveis compatíveis com a sua utilização para abastecimento público, sem necessidade de tratamentos complexos não convencionais;
- b) Com competência em matéria de gestão de recursos hídricos devem desenvolver uma actuação no sentido de estabelecer um regime de caudais de estiação do rio Tejo que permita um aumento dos volumes de água a captar para abastecimento público, de forma sustentável sem afectar os ecossistemas;
- c) Com competência em matéria de gestão de recursos hídricos devem desenvolver, a curto prazo, um programa de acção visando o controlo das descargas de águas residuais na área da bacia do Tejo, a montante de Valada, com especial relevância para as descargas contendo azoto amoniacal, nutrientes (fosfatos), alumínio, manganês, fenóis e micropoluentes orgânicos, em especial os organo-clorados;
- d) Com competência em matéria de recursos hídricos devem promover a monitorização do fenómeno da intrusão salina decorrente das alterações artificiais do leito do rio Tejo e do rio Sado, associadas, designadamente, à extracção de inertes e, eventualmente, à futura construção de infra-estruturas associadas ao projecto de navegabilidade do Tejo;
- e) Devem criar condições para que a EPAL promova o aumento da eficiência de tratamento da ETA de Vale da Pedra e o melhoramento das suas actuais condições de funcionamento, bem como o estudo da viabilidade da instalação, em Vale da Pedra, de uma reserva de água bruta dimensionada para fazer face a três dias de consumo;
- f) Em cooperação com a administração municipal, devem promover a implantação de um sistema regional para abastecimento de água à península de Setúbal.

2.8.1.3 — As administrações central e municipal:

- a) Com competência em matéria de abastecimento de água devem elaborar o estudo das necessidades de água da península de Setúbal e da sua evolução ao longo dos próximos anos, assim como avaliar a qualidade/quantidade das águas subterrâneas existentes e implementar um sistema regional para abastecimento de água à península de Setúbal;
- b) Devem promover a disponibilização de reservas quantitativa e qualitativamente adequadas ao abastecimento de água da península de Setúbal, devendo ser estudadas várias alternativas a partir de origens exógenas.

2.8.1.4 — Os municípios da península de Setúbal devem:

- a) Implantar um conjunto de captações, com carácter de transição, na zona interior/fronteira da península que garanta a satisfação das necessidades de água até à entrada em funcionamento de um futuro sistema regional;
- b) Proceder à recuperação dos sistemas existentes, designadamente das redes e adutores, no sentido de reduzir as perdas, e das estações de tratamento de águas, por forma a garantir a satisfação às populações de água cuja qualidade cumpra o estabelecido na legislação em vigor.

2.8.2 — Drenagem, tratamento e destino final de águas residuais

2.8.2.1 — As administrações central e municipal devem estudar a viabilidade de implementação de sistemas de âmbito regional, contemplando a possibilidade de uma estação de tratamento servir mais de um sistema de águas residuais, em especial nos casos em que o meio receptor é classificado como «zona sensível» (esteiros da margem sul do estuário do Tejo).

2.8.2.2 — A administração municipal deve:

- a) Construir estações de tratamento de águas residuais (ETAR), de características técnicas adequadas, para cumprimento da calendarização estabelecida no Decreto-Lei n.º 152/97, de 19 de Junho, relativa ao tratamento de águas residuais urbanas;
- b) Proceder à reabilitação dos sistemas existentes que funcionam deficientemente, incluindo a transformação das redes unitárias em separativas e a remodelação das estações de tratamento cujas características e capacidade não são compatíveis com a legislação em vigor e com a sensibilidade dos meios receptores.

2.8.3 — Resíduos sólidos

2.8.3.1 — A administração central e municipal deve:

- a) Definir e implementar as soluções a adoptar, as quais devem ser essencialmente direccionadas para a redução e valorização dos resíduos sólidos urbanos, nomeadamente a recuperação e reutilização de diferentes materiais, valorização orgânica e ou energética, eliminação dos resíduos e deposição em aterro, respeitando os requisitos da directiva aterros;
- b) Adequar progressivamente os sistemas existentes a novas metas, o que passa por:

Avaliar as necessidades futuras em infra-estruturas de valorização, tratamento, eliminação e deposição final de resíduos; implementar recolhas selectivas na origem de diferentes fracções de resíduos (nomeadamente a recolha selectiva de resíduos orgânicos); Ampliar e incrementar os sistemas de recolha selectiva multimaterial já existentes; Incrementar a valorização orgânica e energética (através de instalações de compostagem, digestão anaeróbia, pirólise e termólise); Valorizar outros tipos de resíduos (nomeadamente muros, resíduos de construção e demolição, através da criação de centros de triagem de inertes); Recuperar e valorizar o biogás nos casos em que seja viável; Incrementar a selagem de lixeira e aterros já desactivados, implementando os correspondentes sistemas de monitorização.

2.8.4 — Recursos hídricos e poluição hídrica

2.8.4.1 — Os serviços da administração central com competências no ambiente devem:

- a) Promover o inventário e a caracterização qualitativa e quantitativa das fontes poluidoras existentes na AML, assim como a identificação das zonas poluídas e das zonas consideradas vulneráveis ou sensíveis na AML;
- b) Avaliar o interesse em classificar como «zonas vulneráveis» as áreas das bacias que alimentam os recursos destinados à produção de água para abastecimento ou rega e que possam afectar a qualidade das suas águas;
- c) Cartografar e caracterizar os sistemas de águas subterrâneas que interatuam com a AML;
- d) Implementar o plano nacional de monitorização das águas subterrâneas, permitindo, nomeadamente, efectuar o controlo das concentrações de nitratos nas águas doces e dos micropoluentes orgânicos (em especial os organo-clorados) e avaliar o estado de eutrofização dos meios hídricos;
- e) Desenvolver os meios necessários à vigilância permanente do cumprimento das condições de lançamento de efluentes no sistema hídrico das unidades industriais existentes na AML.

2.8.4.2 — A administração central e municipal, e o Serviço Nacional de Protecção Civil, deve instalar sistemas de previsão, aviso e alerta das cheias, com o objectivo de reduzir os danos e prejuízos em geral.

2.8.4.3 — No âmbito dos GT devem ser delimitadas as áreas inundáveis ou com risco de inundação, assim como identificadas as construções já existentes ou previstas susceptíveis de serem atingidas pelas

águas, com vista à definição da estratégia de prevenção e controlo das cheias e de um regime de uso e ocupação, que será objecto de expressão gráfica e regulamentação específica.

2.8.5 — Ruído

2.8.5.1 — A administração central e municipal deve:

- a) Promover a definição de procedimentos de actuação integrada, impondo o cumprimento da legislação, no sentido de preservar as características da componente acústica do ambiente, em particular em relação a áreas e actividades de maior sensibilidade ao ruído e a sectores que produzem maiores níveis de ruído, nomeadamente os transportes, indústria e construção civil;
- b) Promover acções concertadas sobre os factores de afectação da componente acústica do ambiente, em particular relativamente a sistemas de transporte e complexos industriais, nomeadamente instituindo acções de acompanhamento e intervenção em tempo real;
- c) Promover o conhecimento, qualitativo e quantitativo, das necessidades de protecção e correcção das situações desfavoráveis, que deve traduzir-se sob a forma de cartografia, onde sejam assinaladas as áreas em relação às quais se entenda serem necessárias acções de preservação ou correcção da qualidade acústica do ambiente (áreas de reserva, áreas tipicamente residenciais, áreas turísticas e instalações de saúde ou ensino);
- d) Condicionar a ocorrência de ocupações ruidosas nos espaços e equipamentos turísticos, bem como na sua proximidade.

2.8.5.2 — Os IGT devem incorporar medidas para a prevenção e minimização dos efeitos do ruído nos espaços exteriores.

2.8.6 — Qualidade do ar

2.8.6.1 — Os serviços da administração central:

- a) Com competências na gestão da qualidade do ar, devem identificar, de acordo com o Decreto-Lei n.º 276/99, de 23 de Julho, as zonas particularmente sensíveis aos problemas da qualidade do ar (áreas protegidas, zonas de protecção especial e outras zonas sensíveis);
- b) Devem adoptar medidas ou fixar parâmetros de acordo com o artigo 5.º do mesmo decreto-lei, nas áreas identificadas com a alínea anterior;
- c) Devem ainda identificar as zonas em que os níveis de poluição superam os limites de tolerância, de acordo com o artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 276/99, de 23 de Julho, e propor planos de acção ou outras medidas para a redução ou eliminação das emissões excessivas;
- d) Devem promover a adopção de tecnologias industriais que resultem na poupança de energia e na minimização das emissões atmosféricas, dirigidas e de carácter difuso. A aplicação destas medidas deve ser acompanhada da implementação de sistemas de controle de emissões.

2.8.6.2 — Os serviços da administração central e municipal devem:

- a) Limitar ou condicionar, nomeadamente nos termos que decorram da respectiva avaliação de impacto ambiental, quando a ela houver lugar, a instalação de novas actividades geradoras de emissões atmosféricas significativas (quer pela quantidade de poluentes, quer pela composição dos gases e partículas emitidas) nas «zonas sensíveis», definidas de acordo com o Decreto-Lei n.º 276/99, de 23 de Julho;
- b) Promover, sempre que necessário, a redução das emissões das actividades poluentes localizadas em áreas sensíveis, de modo a diminuir o grau de afectação dessas áreas, ou promover a sua realocação.

2.8.6.3 — Os IPT devem assegurar que:

- a) As unidades industriais são agrupadas em pólos industriais estrategicamente localizados, de modo a não prejudicar os valores ambientais das «zonas sensíveis» — evitando a dispersão territorial desordenada das fontes emissoras;
- b) Na envolvente das áreas industriais, referidas na alínea anterior, são estabelecidas zonas de protecção de acordo com os efeitos acumulados decorrentes das instalações existentes e previstas. Nestas zonas deve ser condicionada a instalação de actividades ou funções consideradas sensíveis à poluição atmosférica;
- c) É favorecida a utilização de transportes públicos, planeados de forma integrada, destacando-se as ligações intermodais

dos vários modos de transporte, a instalação de parques de estacionamento na periferia dos centros urbanos facilmente acessíveis aos meios de transporte público, e a redução dos lugares de estacionamento nas zonas urbanas centrais já servidas por uma adequada rede de transportes públicos;

- d) As vias rodoviárias, existentes ou previstas, comportam os movimentos gerados, mantendo, nas próprias vias, bem como nos seus acessos, boas condições de circulação que promovam a redução das emissões em hora de ponta;
- e) O tráfego de longa distância é desviado para o exterior das áreas urbanas ou das «zonas sensíveis», de modo a reduzir o incómodo e as emissões aí verificadas;
- f) São delimitadas as faixas envolventes das vias de comunicação, incluindo as faixas envolventes dos nós, onde deve ser condicionada a instalação de actividades ou funções consideradas sensíveis à poluição atmosférica (habitação, equipamentos colectivos).

2.9 — Infra-estruturas energéticas

2.9.1 — As entidades responsáveis pela definição e concretização da rede eléctrica nacional (no âmbito da rede nacional de transporte), do transporte e distribuição de gás natural e dos traçados dos oleodutos devem:

- a) Informar os municípios das suas intenções de desenvolvimento, ficando aqueles de incluir, nos seus IGT, elementos de traçado e áreas de implantação de grandes instalações de armazenagem, que permitam a sua viabilização;
- b) Ter em conta, na definição dos seus traçados os projectos estruturantes, de nível nacional e metropolitano, entretanto decididos pela administração central (nomeadamente o novo aeroporto internacional de Lisboa, as novas travessias do Tejo e as áreas de desenvolvimento logístico), bem como os acessos a esses projectos.

2.9.2 — As entidades responsáveis pelas grandes instalações de armazenagem de combustíveis, em colaboração com a administração central e municipal, devem estudar as formas de acessibilidade local evitando a travessia dos aglomerados populacionais.

2.10 — Protecção civil

2.10.1 — O planeamento de novas áreas urbanas em zonas sísmicas deve ser desenvolvido de forma a reduzir a vulnerabilidade dos edifícios face aos sismos e a facilitar a intervenção de socorro em situação de emergência:

- a) O desenho da malha urbana deve ser realizado de forma a garantir, em caso de sismo, distâncias de segurança adequadas entre os edifícios;
- b) Os arruamentos devem ser projectados de forma a proporcionar caminhos alternativos de circulação em caso de emergência e ter largura suficiente para permitir uma rápida circulação das viaturas de socorro;
- c) A distribuição da população e suas actividades (emprego, residência, etc.) deve ser planeada de forma a não proporcionar grandes desequilíbrios demográficos, nem locais de grande concentração de pessoas;
- d) As infra-estruturas devem ser projectadas de acordo com todas as normas de segurança, e de modo a evitar que o colapso de uma rede de infra-estruturas comprometa outra, em caso de sismo.

2.11 — Património arqueológico

2.11.1 — Os IPT devem:

- a) Realizar acções sistemáticas e estruturadas de identificação, registo e inventariação dos sítios e vestígios arqueológicos existentes, nomeadamente pela elaboração/actualização da carta arqueológica dos diversos municípios;
- b) Preconizar estudos de caracterização do património arqueológico existente nas áreas dos centros históricos, por forma a possibilitar um conhecimento relativamente pormenorizado dos solos arqueológicos urbanos e, a partir desse conhecimento, elaborar cartas de zonamento onde se definam as áreas que requerem medidas diferenciadas de estudo e salvaguarda do património arqueológico.

2.11.2 — A administração central e municipal deve preconizar, como medida promotora do conhecimento público do património arqueológico e em acção coordenada com o conhecimento e promoção de aspectos complementares dos valores culturais da região, a criação

de circuitos históricos/arqueológicos/patrimoniais, que deverão ser apoiados nos elementos mais significativos existentes, bem como em núcleos museológicos.

2.11.3 — A administração municipal, em cooperação com as entidades competentes da administração central, deve promover a reabilitação do património (arqueológico e construído) inventariado, de forma que possa constituir um dos elementos fundamentais dos recursos turísticos da sub-região.

3 — Acções urbanísticas

A implementação do esquema do modelo territorial do PRO-TAML, pressupõe a adopção de orientações, mecanismos e apoios necessários à concretização das acções urbanísticas a desenvolver ao nível do planeamento municipal, de acordo com as características dominantes das unidades/subunidades territoriais definidas no esquema do modelo territorial.

3.1 — Área urbana central a revitalizar

A revitalização do centro tradicional da cidade de Lisboa deve ser encarada numa perspectiva de gestão integrada e deve decorrer de:

- Implantação de actividades inovadoras e de qualidade;
- Criação de condições favoráveis à reabilitação e manutenção da função habitacional;
- Controlo e inversão dos processos de degradação física e funcional do parque edificado e do espaço público;
- Criação de espaços públicos qualificados;
- Dinamização do comércio, dos serviços e de actividades culturais e recreativas;
- Apoio às populações afectadas por fenómenos de desqualificação, pobreza e exclusão social.

3.2 — Área urbana a articular e ou qualificar

3.2.1 — Os IPT devem:

- a) Concretizar a articulação interna, funcional e urbanística, destes territórios, assim como as relações com os territórios envolventes, através do reforço das acessibilidades locais e metropolitanas, da qualificação dos núcleos degradados e da criação e valorização de espaço público associado à implementação da REM;
- b) Concretizar os mecanismos de classificação e protecção das áreas ribeirinhas, assim como a definição das áreas a afectar às actividades de recreio e lazer, salvaguardando os valores naturais e o património paisagístico;
- c) Rever os índices urbanísticos que permitam o aumento das áreas afectas a espaço público, espaços verdes, espaços para equipamentos colectivos, rede viária estruturante e áreas de circulação de peões e de estacionamento, nas áreas urbanas existentes e nas novas áreas a urbanizar;
- d) Promover a realocação, reconversão ou modernização das áreas industriais em situação de declínio, abandono ou que causem problemas graves ao sistema urbano vizinho (nomeadamente poluição hídrica, atmosférica ou de outro tipo), privilegiando novos usos compatíveis com a proximidade habitacional, em particular os serviços de apoio às actividades económicas e a criação de espaço público.

3.3 — Área urbana a estabilizar

3.3.1 — Os IPT devem:

- a) Garantir áreas para desafogo e qualificação urbanística, assumindo as funções de espaço público não edificado, em especial na contiguidade das áreas vitais, acompanhando as linhas de drenagem natural. As áreas sujeitas a cheias ou alagamento temporário devem ser identificadas, assim como as situações de estrangulamento do sistema hídrico, garantindo-se a sua não afectação a usos edificados;
- b) Garantir a disponibilidade de áreas para equipamentos e infra-estruturas, promovendo as ligações viárias transversais aos eixos radiais, assim como as ligações funcionais entre os eixos consolidados de Cascais e Sintra, e o espaço intersticial;
- c) Assegurar a preservação da faixa litoral como factor de qualificação ambiental do espaço urbano;
- d) Destinar os acréscimos de novas áreas urbanizáveis ou a colmatação dos tecidos urbanos existentes para garantir situações de desafogo, redução dos índices urbanísticos existentes e criação de espaço público em especial nas áreas mais densamente ocupadas de Algés, Carnaxide e Linda-a-Velha.

3.4 — Área urbana crítica a conter e qualificar

3.4.1 — Os IPT:

- a) Devem demonstrar a necessidade urbanística (em resultado das dinâmicas da população e das actividades) de acréscimos de áreas urbanizáveis, superiores a 10% da área efectivamente urbanizada e concretizada desde a sua entrada em vigor até ao início do processo de revisão;
- b) Devem avaliar o grau de concretização das propostas contidas no plano em vigor, garantindo que os acréscimos da área urbanizável só deverão ser admitidos se já estiverem concretizadas áreas superiores a 80% da área urbanizável inicialmente prevista;
- c) Podem apresentar como excepção às alíneas anteriores, as áreas não previstas em IPT em vigor necessárias a:

Novos equipamentos colectivos estruturantes supramunicipais;
Novas infra-estruturas e interfaces de transportes;
Áreas integradas ou a integrar na estrutura ecológica municipal.

- d) Podem propor a reconfiguração do perímetro urbano, desde que:
 - Resulte da redistribuição de áreas urbanizáveis previstas no PDM inicial, sem acréscimo global da área urbanizável e da superfície de construção;
 - Resulte da integração de áreas não urbanizáveis na estrutura ecológica municipal;
 - Salvaguarde os princípios de ordenamento do território e os valores naturais ainda existentes;
- e) Os PDM devem garantir a afectação a espaço não edificado de áreas ainda não construídas que estejam integradas nas áreas vitais da REM, fundamentais para o funcionamento do sistema hídrico e ecológico;
- f) Devem identificar os estrangulamentos e as intrusões ao sistema hidrológico e à continuidade das áreas vitais, propondo medidas que as rectifiquem;
- g) Devem promover a qualificação urbanística, no eixo Amadora/Sintra, criando factores de identidade e centralidade urbana, equipamentos e infra-estruturas de acessibilidade, circulação e estacionamento nas áreas residenciais;
- h) Devem garantir, no eixo Amadora/Sintra, a manutenção das áreas e corredores secundários da REM e das áreas vitais como áreas predominantemente não edificadas e constituir um remate urbano de transição para o arco urbano envolvente norte;
- i) Devem concretizar, no eixo Sacavém/Vila Franca de Xira, os espaços necessários à implementação da REM, em especial os corredores estruturantes primários e secundários, e as áreas vitais, na transição do arco urbano envolvente norte com a frente ribeirinha;
- j) Devem afectar a espaço público, constituindo áreas de recreio e lazer, as áreas de baixa aluvionar localizadas na zona ribeirinha dos concelhos de Loures e Vila Franca de Xira;
- l) Devem promover, no eixo Sacavém-Vila Franca de Xira, a libertação do espaço ribeirinho de ocupações pesadas, em especial de ordem industrial com estrutura contínua, no sentido de permitir a criação de corredores não edificados transversais e longitudinais ao longo da margem do Tejo.

3.5 — Área urbana a estruturar e ordenar

3.5.1 — Os IPT devem:

- a) Definir, através de diferentes UOPG, as formas de estruturação urbana, salvaguardando os valores naturais e culturais, criando remates urbanos coerentes e estáveis para as áreas de expansão e integrando as áreas estruturantes e vitais da REM;
- b) Promover a colmatação das carências a nível de equipamentos e infra-estruturas nas áreas urbanas, assim como garantir a qualificação do espaço público e a requalificação urbanística do território;
- c) Concretizar os mecanismos de urbanização faseada e programada, de acordo com prioridades de crescimento, racionalidade de infra-estruturas e colmatação dos tecidos urbanos preexistentes.

3.5.2 — As áreas urbanas de génese ilegal devem ser prioritariamente abrangidas por programas de recuperação integrados em instrumentos de planeamento municipal ou intermunicipal, abrangendo em UOPG os territórios envolventes e conexos.

3.6 — Área de dispersão urbana a controlar

3.6.1 — Os IPT devem:

- Definir mecanismos que impeçam a habitação dispersa e concentrem o alojamento, designadamente segundo padrões de habitação de baixa densidade, nas proximidades de núcleos urbanos ou rurais existentes, desencorajando o fracionamento da propriedade, regulamentando o destaque para construção e definindo a dimensão mínima da parcela edificável por categoria de espaço;
- Criar medidas que visem o ordenamento e estruturação do povoamento no espaço rural, a contenção da construção dispersa e o enquadramento e dinamização de actividades e usos compatíveis com as características do território e com as actividades agrícolas e florestais dominantes.

3.7 — Área urbana periférica a estruturar

3.7.1 — A área de Malveira-Venda do Pinheiro deve ser objecto de estruturação interna, concretizando a sua função de centro de apoio funcional à área rural envolvente e de articulação da AML com Torres Vedras.

3.7.2 — As áreas de Benavente e Samora Correia devem consolidar o seu crescimento e concretizar o seu papel a nível de serviços supra-municipais, tendo em conta a sua localização na charneira das duas áreas futuras de desenvolvimento logístico.

3.8 — Área turística a estruturar e qualificar

3.8.1 — As áreas com vocação turística de Colares/Magoito, Ericeira/Mafra, Costa da Caparica e Sesimbra/Santana/Lagoa de Albufeira devem ser objecto de estudos inseridos em IPT específicos para estas áreas, onde sejam avaliadas as suas características actuais, as suas potencialidades e as funções ambientais e turísticas determinantes que promovem actividades de desenvolvimento sustentável e de integração ambiental.

3.8.2 — Na área de Colares/Magoito, os IPT devem:

- Garantir o predomínio das funções e características que derivam da sua integração numa área classificada;
- Integrar as novas áreas urbanas e as edificações no espaço não urbano, com critérios de qualidade e integração paisagística, salvaguardando as áreas naturais mais importantes, dos usos edificados;
- Condicionar a edificação de moradias isoladas destinadas a primeira ou segunda residência às áreas envolventes dos aglomerados rurais;
- Garantir que a ocupação edificada das áreas do litoral, no interior ou no exterior dos perímetros urbanos, é particularmente exigente do ponto de vista da integração paisagística e ambiental;
- Controlar e definir regras rigorosas para as transformações da paisagem e do parcelamento agro-florestal.

3.8.3 — No eixo Ericeira-Mafra, os IPT devem:

- Reorganizar os núcleos urbanos existentes, integrando o desenvolvimento das funções de alojamento destinado a segundas residências e a equipamentos turísticos com as características dos sítios e da paisagem envolvente;

- Definir regras para as transformações da paisagem decorrentes de alterações de uso do solo ou de licenciamento de actividades, equipamentos ou infra-estruturas;
- Impedir o contínuo urbano entre Ericeira e Mafra, garantindo a manutenção de espaços de transição, contraste e alternância livres de edificação com usos florestal, agrícola ou natural (corredores ecológicos do litoral e do interior);
- Restringir a ocupação do litoral aos núcleos urbanos existentes.

3.8.4 — Na área da Costa da Caparica, os IPT devem:

- Promover e valorizar a mais importante área turística de recreio de massas no litoral metropolitano, melhorando os equipamentos e infra-estruturas existentes, potenciando o seu desenvolvimento e garantindo padrões de elevada qualidade ambiental e a salvaguarda dos recursos naturais existentes;
- Proteger a paisagem local, em particular a arriba fóssil da Costa da Caparica, a área das hortas da Costa da Caparica e as formações dunares, garantindo que os desenvolvimentos turísticos ou urbanos na sua envolvente não põem em causa a sua integridade e coerência.

3.8.5 — Na área de Sesimbra/Santana/Lagoa de Albufeira, os IPT devem:

- Garantir a manutenção dos valores naturais e paisagísticos que conferem a esta área uma elevada procura em termos de turismo, recreio, lazer e segunda residência;
- Promover as acções que conduzam à contínua recuperação, manutenção ou requalificação dos ecossistemas associados à lagoa de Albufeira e suas margens, bem como às faixas litorais;
- Promover a contenção da habitação dispersa e associar padrões de qualidade ao edificado nas áreas urbanas e nos núcleos rurais;
- Promover acções urbanísticas de reestruturação e reconversão de áreas degradadas ou de génese ilegal.

3.9 — Área logística a estruturar e ordenar

3.9.1 — Os IPT dos concelhos de Vila Franca de Xira e Azambuja devem:

- Ser revistos, com o apoio da administração central, a fim de integrarem e compatibilizarem com o ordenamento dos respectivos territórios, o novo aeroporto internacional de Lisboa e respectivos acessos, os interfaces de transportes de passageiros e de mercadorias e a reformulação do eixo de transportes Norte-Sul;
- Contemplar a área de desenvolvimento logístico prevista no esquema do modelo territorial para a proximidade do novo aeroporto internacional de Lisboa, que deve constituir-se preferencialmente como um interface de transportes de mercadorias, para o qual devem indicar as necessárias condições.

3.10 — Centros/pólos

a) Nos instrumentos de planeamento territorial devem ser delimitadas áreas urbanas destinadas, exclusiva ou preferencialmente, aos usos relacionados com as funções e actividades estabelecidas no esquema do modelo territorial para os centros e pólos urbanos, bem como as suas ligações multipolares preferenciais, tal como se indica no quadro seguinte:

| Centro/pólo | Funções e actividades preferenciais | Ligações multipolares preferenciais |
|---------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Lisboa | 1.º nível. | |
| Setúbal | Nível sub-regional | Palmela e Mitrena. |
| Mitrena | Industrial e logística | Setúbal e CTM Setúbal/Palmela. |
| CTM Setúbal/Palmela | Industrial e logística | Palmela e Mitrena. |
| Coina | Industrial e logística | Pinhal Novo. |
| Pinhal Novo | Industrial e logística | Coina. |
| Alverca | Industrial e logística | Bobadela e MARL. |
| Bobadela | Industrial e logística | Alverca e MARL. |
| MARL | Industrial e logística | Alverca e Bobadela. |
| Pêro Pinheiro | Industrial e logística | Sabugo e Terrugem. |
| Sabugo | Industrial e logística | Pêro Pinheiro e Mem Martins. |
| Mem Martins | Industrial e logística | Sabugo e Terrugem. |
| Terrugem | Industrial e logística | Pêro Pinheiro e Mem Martins. |

| Centro/pólo | Funções e actividades preferenciais | Ligações multipolares preferenciais |
|---------------------|--|-------------------------------------|
| Carregado | Industrial e logística | Azambuja, Ota e Alenquer. |
| Azambuja | Industrial e logística | Carregado e Ota. |
| Ota | Industrial e logística | Azambuja, Carregado e Alenquer. |
| Pegões | Industrial e logística | Marateca. |
| Marateca | Industrial e logística | Pegões. |
| Monte da Caparica | Investigação e desenvolvimento | Almada. |
| Tagus Park | Investigação e desenvolvimento | Oeiras. |
| Parque das Nações | Internacionalização económica e ou cultural. | |
| Sintra | Internacionalização económica e ou cultural — equipamentos e serviços de nível sub-regional. | |
| Alcochete | Valência turística e ambiental. | |
| Mafra | Valência turística e ambiental. | |
| Sesimbra | Valência turística e ambiental. | |
| Alenquer | Equipamentos e serviços de nível sub-regional | Carregado e Ota. |
| Algés | Equipamentos e serviços de nível sub-regional. | |
| Almada | Equipamentos e serviços de nível sub-regional | Monte da Caparica. |
| Amadora | Equipamentos e serviços de nível sub-regional. | |
| Barreiro | Equipamentos e serviços de nível sub-regional. | |
| Benavente | Equipamentos e serviços de nível sub-regional | Samora Correia. |
| Samora Correia | Equipamentos e serviços de nível sub-regional | Benavente. |
| Cascais | Equipamentos e serviços de nível sub-regional. | |
| Loures | Equipamentos e serviços de nível sub-regional. | |
| Malveira | Equipamentos e serviços de nível sub-regional. | |
| Moita | Equipamentos e serviços de nível sub-regional. | |
| Montijo | Equipamentos e serviços de nível sub-regional. | |
| Odivelas | Equipamentos e serviços de nível sub-regional. | |
| Oeiras | Equipamentos e serviços de nível sub-regional | Tagus Park. |
| Seixal | Equipamentos e serviços de nível sub-regional. | |
| Palmela | Equipamentos e serviços de nível sub-regional | Setúbal e CTM Setúbal/Palmela. |
| Vila Franca de Xira | Equipamentos e serviços de nível sub-regional. | |

4 — Parâmetros de acompanhamentos e avaliação do PROTAML

4.1 — No âmbito do processo de avaliação e monitorização do PROTAML assume particular importância a existência de um conjunto de indicadores ou parâmetros que permitam acompanhar e avaliar a evolução dos fenómenos territoriais e sociais, em especial os que se relacionam com as dinâmicas de alteração dos usos do solo e da sustentabilidade, bem como conhecer os níveis de execução das acções programadas.

4.2 — Pretende-se que, tanto a estrutura de acompanhamento e avaliação do PROTAML, como os municípios, utilizem o mesmo conjunto de parâmetros neste processo contínuo de monitorização do planeamento da AML, aos níveis metropolitano e municipal, e que estas informações integrem uma base de dados de ordenamento do território metropolitano, que permita contribuir para:

- Avaliação global da evolução da AML;
- Análise comparativa das situações concelhias;
- Acompanhamento e monitorização da execução dos PDM e do PROTAML;
- Funcionamento do observatório previsto no artigo 144.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro.

4.3 — O processo de revisão de cada PDM deve iniciar-se por uma acção de avaliação qualitativa e quantitativa do grau e sentido de concretização das propostas neles contidas e dos níveis de execução das acções.

4.4 — Nesta avaliação, assume particular importância o grau de evolução dos principais indicadores ou parâmetros urbanísticos e sociais que devem fundamentar e justificar o sentido da revisão. Considera-se assim que o processo de revisão de cada PDM deve decorrer das orientações expressas no PROTAML, ajustadas ao grau de concretização das propostas contidas no PDM e às alterações estratégicas ou estruturais entretanto ocorridas ou perspectivadas a curto prazo no horizonte do plano em revisão.

4.5 — Os indicadores ou parâmetros de monitorização, referidos em anexo, distribuem-se pelos seguintes tipos:

- Indicadores de sustentabilidade — conjunto de valores relativos a fenómenos com incidência ambiental, urbanística ou social significativa, que permitam acompanhar o grau de desenvolvimento sustentável para a AML;
- Indicadores de controlo dos usos do solo e das utilizações das áreas de construção — conjunto de valores relativos às diferentes tipologias de uso do solo (classes, categorias e

ordens funcionais) e da sua evolução relativa, assim como das funções ou utilizações dominantes das áreas de construção;

- Indicadores de qualidade — conjunto de valores relativos ao conforto e desafogo, nomeadamente o que é proporcionado por uma habitação condigna, áreas verdes urbanas, espaços exteriores urbanos e espaços não urbanos qualificados (naturais, agro-florestais, etc.), bem como pela cobertura, acessibilidade e satisfação relativamente a equipamentos, infra-estruturas e serviços;
- Indicadores de execução — conjunto de valores relativos à execução material e financeira, ao longo do tempo, das acções programadas.

4.6 — Os valores dos parâmetros obtidos devem ter como incidência territorial a AML, o município, a unidade territorial e a sub-unidade territorial, em função da dimensão e natureza dos parâmetros.

4.7 — Os parâmetros a utilizar são traduzidos de três formas:

- Valores absolutos em cada momento de referência;
- Variações absolutas e relativas ao longo do tempo;
- Pesos relativos dos valores absolutos e das variações face à AML.

4.8 — Os processos de revisão de cada PDM e os ajustamentos futuros do PROTAML devem incluir na fundamentação das suas opções os valores destes parâmetros, designadamente quanto a tendências provenientes do passado que interessa manter ou reforçar, quanto a tendências que o PROTAML pretende alterar ou mesmo inverter e quanto a perspectivas de curto prazo que se traduzam em oportunidades a potenciar, compatíveis com o esquema do modelo territorial, mas para as quais presentemente ainda não se dispõe de informação suficiente ou de condições favoráveis.

4.9 — A natureza e o tipo de parâmetros poderão ser alterados, ou ajustados pela estrutura de acompanhamento e avaliação do PROTAML, de acordo com a evolução dos fenómenos sociais e territoriais na área metropolitana, devendo também definir as variações absolutas e relativas ao longo do tempo e os pesos relativos dos valores absolutos e das variações face à AML.

4.10 — A actualização dos valores dos parâmetros de monitorização deve dar lugar a relatórios periódicos, com prazo não superior a três anos, que recomendem os correspondentes ajustamentos, alterações ou revisões.

ANEXO

Indicadores/parâmetros de monitorização

| | SUSTENTABILIDADE | CONTROLO DE USOS DO SOLO E DAS UTILIZAÇÕES DAS ÁREAS DE CONSTRUÇÃO | QUALIDADE | EXECUÇÃO |
|---|---|--|-----------|----------|
| ORDENAMENTO TERRITORIAL E PLANEAMENTO URBANÍSTICO | ■ Usos do Solo – Classe e Categoria de Uso | | | |
| | ■ Área Urbana | | | |
| | ■ Área Urbanizável | | | |
| | ■ Área de Equipamento | | | |
| | ■ Área Industrial | | | |
| | ■ Área Turística | | | |
| | ■ Área Agrícola | | | |
| | ■ Área Florestal | | | |
| | ■ Área Agro-Florestal | | | |
| | ■ Área Natural | | | |
| ESTRUTURA METROPOLITANA DE PROTEÇÃO E VALORIZAÇÃO AMBIENTAL | ■ População residente | | | |
| | ■ N.º de alojamentos: | | | |
| | ■ clássicos | | | |
| | ■ não clássicos | | | |
| | ■ vagos | | | |
| | ■ uso sazonal | | | |
| | ■ N.º de alojamentos licenciados | | | |
| | ■ N.º de licenças de utilização para habitação | | | |
| | ■ Novas áreas urbanizadas | | | |
| | ■ (Indicadores sobre loteamentos aprovados não executados) | | | |
| EQUIPAMENTOS | ■ N.º de fogos em freguesias rurais | | | |
| | ■ Construções para habitação unifamiliar licenciados em: | | | |
| | ■ freguesias rurais | | | |
| | ■ freguesias semi-urbanas | | | |
| | ■ freguesias urbanas | | | |
| | ■ Áreas de construção por uso: | | | |
| | ■ Habitação | | | |
| | ■ Comércio | | | |
| | ■ Serviços | | | |
| | ■ Indústria | | | |
| ■ Hotelaria | | | | |
| ■ Recreio e Lazer | | | | |
| TRANSPORTES E LOGÍSTICA | ■ Áreas edificadas em solos das classes A, B ou C (PROT-AML) | | | |
| | ■ Áreas de espaço exterior ou áreas verdes urbanas (de utilização colectiva) | | | |
| | ■ Área desportiva útil | | | |
| | ■ Áreas turísticas (hotelaria, empreendimentos turísticos e áreas de recreio e lazer) em espaço não urbano | | | |
| | ■ Áreas afectas à Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental (áreas superiores ou iguais a 10 000 m²) | | | |
| | ■ Áreas Estruturantes Primárias | | | |
| | ■ Áreas Estruturantes Secundárias | | | |
| | ■ Áreas Vitais | | | |
| | ■ Área de floresta de protecção | | | |
| | ■ Área de montado | | | |
| COESÃO SOCIAL | ■ Galerias ripícolas | | | |
| | ■ Áreas florestais afectas a uso público | | | |
| | ■ Extensão de linhas de água com perfil natural | | | |
| | Enseino: | | | |
| | ■ Capacidade dos estabelecimentos no Ensino Politécnico e Superior Universitário | | | |
| | Saúde: | | | |
| | ■ N.º de camas de internamento | | | |
| | Desporto: | | | |
| | ■ N.º de equipamentos de competição | | | |
| | Cultura: | | | |
| ■ N.º de lugares nas salas espectáculo | | | | |
| INFRAESTRUTURAS ENERGÉTICAS | ■ n.º de viagens em transporte público urbano | | | |
| | ■ N.º de viagens em transporte público metropolitano | | | |
| | ■ N.º de viagens em transporte individual | | | |
| | ■ N.º de viagens a pé | | | |
| | ■ N.º total de viagens | | | |
| | ■ N.º de paragens de transporte público | | | |
| | ■ N.º de interfaces de transporte público | | | |
| | ■ Extensão da rede de transportes públicos | | | |
| | ■ N.º de postos de venda e de informação ao público | | | |
| | ■ N.º de veículos de piso baixado | | | |
| ■ N.º total de veículos | | | | |
| INFRAESTRUTURAS ENERGÉTICAS | ■ N.º de licenças de táxi | | | |
| | ■ Extensão da rede pedonal | | | |
| | ■ Extensão da rede de bicicletas | | | |
| | ■ Extensão das redes de transporte público à superfície, em sítio próprio | | | |
| | ■ N.º de intersecções semaforizadas com fases de prioridade ao transporte público | | | |
| | ■ Volume e tipologia de carga, por modo de transporte | | | |
| | ■ N.º de barracas | | | |
| | ■ População residente em barracas | | | |
| | ■ N.º de alojamentos precários | | | |
| | ■ População residente em alojamentos precários | | | |
| INFRAESTRUTURAS ENERGÉTICAS | ■ N.º de alojamentos clássicos sem instalações sanitárias | | | |
| | ■ População residente em alojamentos clássicos sem instalações sanitárias | | | |
| | ■ População desempregada | | | |
| | ■ População activa | | | |
| | ■ Investimentos previstos | | | |
| | ■ Investimentos realizados | | | |
| | ■ Investimentos em áreas turísticas em espaço não urbano | | | |
| | ■ Investimentos realizados | | | |
| | ■ Investimentos previstos | | | |
| | ■ Investimentos realizados | | | |
| ■ PER: Investimentos previstos e investimentos concretizados anualmente | | | | |
| ■ Programas de requalificação urbana: n.º de edifícios e/ou fogos objecto de reabilitação | | | | |

| | SUSTENTABILIDADE | CONTROLO DE USOS DO SOLO E DAS UTILIZAÇÕES DAS ÁREAS DE CONSTRUÇÃO | QUALIDADE | EXECUÇÃO |
|-------------------------------------|---|--|-----------|--|
| PATRIMÓNIO | ■ N.º de valores culturais imóveis/monumentos classificados (IPPAR) | | | |
| | ■ N.º de valores culturais imóveis de interesse concelhio | | | ■ Investimentos em edifícios e/ou conjuntos patrimoniais |
| TURISMO | ■ N.º de camas em estabelecimentos hoteleiros | | | |
| | ■ N.º de camas em estabelecimentos hoteleiros afectos a campos golfe | | | ■ Investimentos realizados |
| SANEAMENTO AMBIENTAL | ■ N.º de camas noutros meios de alojamento turístico | | | |
| | ■ N.º de camas em turismo no espaço rural e eco-turismo | | | |
| | ■ Volume de consumo domiciliário de água | | | |
| | ■ Qualidade e pressão de água distribuída | | | |
| | ■ Níveis de precipitação útil para recarga dos aquíferos | | | |
| | ■ Volumes de extracção de água dos aquíferos (municipais) | | | |
| | ■ População servida por rede de esgotos separativa | | | |
| | ■ População servida por ETAR com tratamento adequado | | | |
| | ■ População servida por recolha de RSU | | | |
| | ■ População servida por recolha selectiva de RSU | | | |
| SANEAMENTO AMBIENTAL (Cont.) | ■ Toneladas de recolha selectiva de RSU | | | |
| | ■ Toneladas de recolha total de RSU | | | |
| | ■ Toneladas recicladas de RSU | | | |
| | ■ Áreas afectadas por níveis de ruído/zonas ruidosas (D. L.) – dia/noite | | | |
| | ■ Captações superficiais municipais de qualidade A3 | | | |
| | ■ Captações superficiais municipais de qualidade A2 | | | |
| | ■ Captações superficiais municipais de qualidade A1 | | | |
| | ■ Captações subterráneas municipais, afectadas por nitrato | | | |
| | ■ Consumo de águas engarrafadas | | | |
| | ■ Registos de doenças de origem hídrica | | | |
| INFRAESTRUTURAS ENERGÉTICAS | ■ Emissões atmosféricas de SO _x (Óxidos de Enxofre), NO _x (Óxidos de Azoto), COVNM (Compostos Orgânicos Voláteis não Metânicos), CO (Monóxido de Carbono), CO ₂ (Dióxido de Carbono), CH ₄ (Metano), N ₂ O (Óxido Nitroso), PTS (Partículas Totais em Suspensão) e Pb (Chumbo) | | | |
| | ■ Níveis de concentração atmosférica de SO ₂ (Dióxido de Enxofre), NO _x , COV (Compostos Orgânicos Voláteis), CO, O ₃ (Oxono), PTS e PM10, BTX (Benzeno, Tolueno e Xileno) e Pb e outros metais pesados | | | |
| | ■ Extensão da rede de muito alta tensão | | | |
| | ■ Consumo total de electricidade | | | |
| | ■ Consumo industrial de electricidade | | | |
| | ■ Consumo doméstico de electricidade | | | |
| | ■ Extensão da Rede de Gás (Alta Pressão e Primária) | | | |
| | ■ Consumo Doméstico de Gás Natural | | | |
| | ■ Consumo Industrial de Gás Natural | | | |
| | ■ Extensão do traçado dos Oleodutos | | | |
| INFRAESTRUTURAS ENERGÉTICAS | ■ Investimentos na redução de emissões e barreiras acústicas | | | |
| | ■ Investimento em medidas de controle da poluição atmosférica | | | |
| | ■ Área coberta por medidas de avaliação da qualidade do ar | | | |
| | ■ Investimentos realizados | | | |

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Portaria n.º 371/2002

de 8 de Abril

A percentagem a que se refere o n.º 3 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 158/96, de 3 de Setembro, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 107/97, de 8 de Maio, deve ser fixada anualmente por portaria do Ministro das Finanças, após a avaliação da execução dos objectivos definidos no plano de actividades.

Pese embora a conhecida redução das receitas fiscais induzida fundamentalmente por um abrandamento do crescimento económico, comum à generalidade dos países, a Direcção-Geral dos Impostos cumpriu os objectivos estabelecidos.

A inspecção tributária atingiu, em matéria de correcções efectuadas, as metas propostas e prosseguiu-se o plano de renovação de instalações e de informatização de procedimentos, procurando-se que a automatização, que é característica do actual sistema de liquidação dos principais impostos, possa ser extensiva às fases subsequentes, nomeadamente à instauração dos processos de execução fiscal e à compensação de dívidas.

Nestes termos:

Ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 158/96, de 3 de Setembro, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 107/97, de 8 de Maio:

Manda o Governo, pelo Ministro das Finanças, que a percentagem referida no n.º 3 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 158/96, de 3 de Setembro, na redacção que