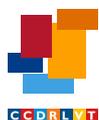


Plano Regional de Ordenamento do Território da **Área Metropolitana de Lisboa**

Sumário Executivo

Novembro 2010



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento

Regional de Lisboa e Vale do Tejo



Índice

Índice	2
1. Enquadramento.....	3
2. Conteúdo Material e Documental	4
3. Tendências	6
4. Visão Estratégica.....	7
5. Domínios de Implementação da Visão.....	8
6. Modelo Territorial.....	13
7. Normas Orientadoras	19
8. Estrutura de Monitorização, Avaliação e Gestão (EMAG).....	21

1. Enquadramento

1.1. Legal, Institucional e Âmbito territorial

O processo de alteração do PROTAML está enquadrado pela **Lei de Bases de Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo** (Lei n.º 48/98, de 11 de Agosto, na sua actual redacção) e pelo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) (Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, na sua actual redacção). Neste contexto, o **Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território** (PNPOT) é o instrumento de referência, constituindo a cúpula estratégica do sistema de gestão territorial e assegurando a integração das diversas políticas de incidência territorial com vista à concretização dos objectivos do ordenamento do território nacional. Para além deste instrumento, o PROTAML articula-se com os demais instrumentos de gestão territorial em vigor e com incidência no seu território e na envolvente.

O PROTAML é ainda enquadrado por **estratégias, políticas, programas e planos de índole nacional com incidência territorial** e por convenções e resoluções de índole europeia e internacional, às quais Portugal aderiu, com relevância para o desenvolvimento territorial.

O PROTAML abrange as **NUTS III Grande Lisboa e Península de Setúbal**, incluindo os municípios de Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Sesimbra, Setúbal, Seixal, Sintra e Vila Franca de Xira, integrando nesse território uma população de 2,75 milhões de habitantes distribuídos por uma superfície de 2.944 km².

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) caracteriza-se pela centralidade administrativa derivada da localização da capital nacional no seu território e pelas dinâmicas sociais, económicas e culturais que fazem dela a **Região com os melhores indicadores de desempenho em Portugal**.

No quadro das articulações inter-regionais que estabelece com o território envolvente, importa destacar as centralidades urbanas próximas, como Torres Vedras, Alenquer/Carregado, Benavente/Samora Correia, Coruche e Vendas Novas, que, em face dos projectos estruturadores que motivam a alteração do PROTAML, acabarão por registar impactes tão ou mais significativos do que na própria área metropolitana.

Assim, na **lógica de integração da AML com o espaço envolvente**, a alteração deste PROT estabelece **articulações com o PROTOVT e com o PROT Alentejo**.

1.2. Fundamentos da Alteração do PROTAML

As opções tomadas em termos de **localização futura de grandes infra-estruturas de transportes e de acessibilidades** - Novo Aeroporto de Lisboa, Alta Velocidade e Terceira Travessia do Tejo -, conjugadas com a construção de duas novas Plataformas Logísticas – Castanheira do Ribatejo e Poceirão -, perspectivam mudanças significativas que devem ser desde já **acauteladas em termos de ordenamento do território e de valores ambientais**, minimizando os impactes negativos e potenciando os efeitos positivos decorrentes da concretização dos projectos. Importa, por isso, aproveitar as oportunidades que decorrerão destas novas dinâmicas, públicas e privadas, que incidirão sobre a AML, para **tornar este território mais rico, mais coeso, mais equitativo e mais competitivo**.

Por outro lado, o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, publicado em Abril de 2002, foi elaborado num quadro legal distinto do actual e com um conjunto de preocupações e

soluções técnicas que importa actualizar. O PNPOT, publicado em Setembro de 2007, estabelece como directriz para a elaboração dos Instrumentos de Gestão Territorial que os **seus princípios, objectivos e orientações deverão ser consagrados nos Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT)**. Acresce ainda que, no espírito de aperfeiçoamento e actualização das orientações estratégicas consideradas no PROT-AML em vigor, deverá este instrumento de políticas territoriais integrar as orientações estabelecidas no **Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007 -2013** e na **Estratégia Regional Lisboa 2020**.

Por último, num momento em que se colocam novos desafios à escala global, o PROTAML, que resultará deste processo de Alteração, deverá **preparar a Região para a civilização pós-carbono**, consagrando medidas e normas de sustentabilidade relativas a Recursos Hídricos, Energia, Alterações Climáticas, Biodiversidade, Ar/Ruído, Protecção do Solo.

1.3. Principais Dinâmicas Territoriais entre 2002 e 2009

As dinâmicas territoriais registadas desde a publicação do PROTAML foram antecipadas por este Plano, mormente no que concerne à **compactação** de algumas áreas urbanas menos consolidadas e à afirmação de diversos pólos que robusteceram o **policentrismo na Área Metropolitana de Lisboa**. Em contrapartida, não foi possível sustentar, tanto na Península de Setúbal, como na Grande Lisboa, o processo de **fragmentação e dispersão urbanas**, não obstante algumas acções bem sucedidas por parte dos municípios. O automóvel individual, em correlação com o expressivo crescimento das infra-estruturas rodoviárias, constituiu o principal suporte deste dinamismo.

Foi no domínio dos **Transportes e Logística** que o PROTAML 2002 **menos resistiu às transformações estruturais** que entretanto se verificaram. Por um lado, porque se geraram várias disfunções com a excessiva expansão do uso do transporte individual. Por outro lado, pela ausência de uma visão e de uma *praxis* no que concerne à concretização de um sistema de transportes na AML, quer para pessoas quer para mercadorias.

No que respeita à **Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental (ERPVA)**, apesar de algumas acções "erosivas", o **modelo de 2002 permanece válido** e a sua consolidação exequível, devendo esta constituir um objectivo maior do PROTAML.

2. Conteúdo Material e Documental

O PROTAML é constituído por um documento fundamental que consubstancia o Plano, estando estruturado em cinco capítulos, com os seguintes conteúdos:

1. Introdução – contém os **fundamentos de alteração do PROTAML**, enquadramento legal, institucional e estratégico, descreve o **âmbito territorial** e o **conteúdo material e documental**;
2. Capítulo I – **Visão para a Região** – contém a síntese do diagnóstico estratégico e apresenta a visão que traduz a ambição da Região a longo prazo, fundamentada pelas análises de natureza estratégica e prospectiva e explicitada nos objectivos estratégicos de desenvolvimento regional, em estreita articulação com a *Estratégia Regional Lisboa 2020 para a AML* e os Domínios de

implementação da Visão, que traduzem as grandes opções de desenvolvimento da Região e enquadram as intervenções preconizadas para os principais sistemas com expressão territorial;

3. Capítulo II – **Modelo Territorial** – traduz as grandes linhas de intervenção das políticas com expressão espacial, descreve o quadro de desenvolvimento territorial estabelecido para o futuro, constituindo referência espacial para a concretização dos objectivos estratégicos e sendo composto por:
 - o **Esquema Global** – apresentação integrada dos sistemas estruturantes;
 - o **Unidades Territoriais** – espaços relevantes em termos operacionais para os quais se definem opções estratégicas;
 - o **Sistemas Estruturantes** – inclui o Sistema Urbano, o Sistema Económico, o Sistema Ambiental e o Sistema de Mobilidade e Acessibilidades;
4. Capítulo III – **Normas Orientadoras** – define as orientações e directrizes que devem guiar a actuação das entidades públicas na prossecução da estratégia do PROTAML, estruturando-se em Normas Gerais e Normas Específicas (por Domínio e por Unidade Territorial);
5. Capítulo IV – **Sistema de Monitorização e Avaliação** – fornece orientações para as acções de monitorização e avaliação da execução do PROTAML.

O PROTAML é acompanhado pelo **Relatório Ambiental** e por um **Relatório Complementar** que consiste na síntese do enquadramento estratégico da Região. O último inclui a informação de base e a complementar e ainda elementos com interesse para a compreensão das propostas do PROT, designadamente, a descrição e fundamentação das estratégias sectoriais, a análise prospectiva (cenários de desenvolvimento e perspectivas demográficas) e o **Programa de Execução e Financiamento**, onde são indicados os projectos estruturantes e as acções previstos para a Região, respectivos meios, fontes públicas e calendário de execução.

3. Tendências

O diagnóstico estratégico da Área Metropolitana de Lisboa, em termos sintéticos (metodologia SWOT – T), permitiu identificar as seguintes tendências:

Tendências positivas	Tendências negativas
<ul style="list-style-type: none"> • Crescimento dos recursos humanos, financeiros e tecnológicos pertinentes para a economia do conhecimento. • Implementação de políticas de desenvolvimento e aprofundamento da integração da cadeia de valor. • Evolução da cobertura da Região com infra-estruturas e equipamentos vários. • Acréscimo significativo, nos últimos anos, no número de acções centradas na salvaguarda e valorização do património cultural. • Progressiva internacionalização das actividades artísticas e culturais (embora ainda insuficiente). • Crescimento do número global de turistas, em especial a médio e longo prazo, e manutenção dos países industrializados da Europa (Alemanha, Reino Unido, Espanha, Itália e França) como grandes mercados emissores de fluxo turístico. • Aumento da procura de experiências de turismo diversificadas e genuínas, de segmentos como "<i>city & short breaks</i>", náutica de recreio e turismo náutico, golfe turístico, turismo residencial, ecoturismo e turismo de natureza e maior preferência por destinos considerados "amigos" do ambiente, da natureza e do envolvimento das comunidades. • Densidade e operacionalidade de Instrumentos de Gestão em elaboração, promotores de uma protecção mais eficaz das zonas ecologicamente sensíveis. • Crescente sensibilização da população para os impactos económicos, ambientais e geopolíticos da utilização de energia • Sensibilização para as questões da governabilidade e governância dos territórios e do ambiente • Ciclo continuado de planeamento e gestão estratégica da Região, sob coordenação técnica da CCDR-LVT 	<ul style="list-style-type: none"> • Persistência das carências do sistema de ensino e formação profissional. • Agravamento das desigualdades nos rendimentos e precariedades sociais. • Abandono crescente das actividades de produção agro-florestal mais extensivas. • Expansão urbanística promovendo a ocupação de áreas intersticiais, interrompendo e alterando os corredores ecológicos. • Desenvolvimento urbano acelerado e essencialmente expansivo conduzindo a uma grande dispersão das implantações residenciais e das actividades, à rápida transformação da envolvente rural e à intensificação e alargamento da amplitude dos movimentos pendulares diários. • Abrandamento da actividade económica global, declínio da confiança dos consumidores e das empresas, e diminuição dos consumos das famílias, com a conseqüente redução da estadia média e gastos médios dos turistas. • Aumento da concorrência ao nível mundial e evolução desfavorável da taxa de câmbio, com alguns destinos emergentes a oferecer qualidade a menor preço, designadamente no turismo de sol e praia e residencial. • Alteração expressiva da maior parte dos habitats por acção humana, pressão que se mantém e tem tendência crescente, sobretudo devido à edificação e a determinadas práticas agrícolas e florestais, bem como ao aumento da actividade humana em áreas sensíveis. • Desenvolvimento de fenómenos de marginalidade e insegurança.

4. Visão Estratégica

A Área Metropolitana de Lisboa ocupa uma posição singular no espaço europeu. **Capital política e cultural, grande pólo turístico, com os principais recursos científicos, tecnológicos e de serviços avançados** de Portugal, a Região desempenha um papel fundamental para o desenvolvimento socioeconómico e para a **competitividade externa** do país.

Todavia, essa responsabilidade apresenta-lhe hoje um correspondente desafio, de se afirmar internacionalmente como uma Região **exportadora de serviços e produtos** intensivos em **inovação e criatividade**.

Em termos regionais, os projectos e as políticas deverão subordinar-se a uma visão policêntrica para a AML, por forma a alcançar um desenvolvimento harmonioso do território, aproveitando as especificidades dos activos regionais – e.g. Interculturalidade, prevalência de recursos naturais, mão de obra qualificada, rede de transportes, entre outros – e preconizando acções geradoras das transformações desejáveis que permitirão alcançar os objectivos da Visão.

“No horizonte de 2020 a **ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA** transformar-se-á numa metrópole cosmopolita, de dimensão e capitalidades europeias relevantes, plenamente inserida na sociedade do conhecimento e na economia global, muito atractiva pelas suas singularidade e qualidade territoriais e posicionamento euro-atlânticos.

A sustentabilidade social e ambiental, o reforço da coesão sócioterritorial, a valorização da diversidade étnica e cultural, a competitividade internacional e a eficiência da governação são, nesse horizonte, condições e metas do desenvolvimento económico e social da Região.”

Estratégia Regional Lisboa 2020

No horizonte de 2020 as **opções estratégicas de base económica para a AML** orbitam em torno de quatro vectores que reflectem as vantagens competitivas regionais e os grandes investimentos públicos previstos. Perspectiva-se uma aposta forte: i) nos transportes e logística; ii) em conhecimento/investigação, inovação e indústrias criativas; iii) na economia do mar e iv) no aprofundamento da terciarização e exportação de serviços.

Numa leitura espacial das actividades económicas na AML, é de referenciar o futuro **efeito polarizador exercido pelas localizações do Novo Aeroporto de Lisboa e da plataforma logística do Poceirão**, que permitirão induzir a regeneração do Arco Ribeirinho Sul e atenuar as fragilidades do tecido económico de base industrial no sector Alcochete/Montijo/Palmela/Setúbal.

A segunda opção estratégica apresenta a **inovação como o elemento chave para a internacionalização e para a competitividade** da AML. A cidade de Lisboa continuará a destacar-se pelo seu papel motriz, concentrando uma parte importante dos pólos de investigação e desenvolvimento, dos serviços financeiros e dos serviços às empresas. Por outro lado, os efeitos esperados do aprofundamento da sociedade de informação e da dinamização das indústrias ligadas à I&D são difusos e deverão incidir em toda a AML. Contudo, podem ser definidas políticas de base municipal com o objectivo de ancorar os projectos em determinados espaços. Ganha especial relevo a possibilidade de criar condições favoráveis para o desenvolvimento das actividades de I&D, em áreas urbanas em crise, com a finalidade de fomentar o empreendedorismo e o potencial de crescimento endógeno.

Como terceiro vector, a posição Atlântica da AML e a extensão e riqueza dos estuários do Tejo e Sado constituem **vantagens competitivas específicas no que respeita à economia do mar**, que devem ser valorizadas, tendo em vista o desenvolvimento sustentável da Região. O investimento em I&D e o alargamento e promoção das actividades económicas que utilizam os recursos do mar e dos estuários, são prioridades fundamentais para reforçar a competitividade internacional, com reflexo nas opções e políticas de ordenamento do território e da conservação da natureza.

Finalmente, as tendências recentes mostram **níveis de terciarização acentuados**, que estão reflectidos na fatia cada vez maior que os serviços às populações vêm a tomar no total das actividades económicas da AML, parcialmente em resposta ao envelhecimento da população e ao aprofundamento dos movimentos turísticos, como as actividades ligadas à saúde e ao turismo. A sua associação ao ensino superior, à investigação e à inovação, podem constituir factores de desenvolvimento das actividades culturais, relacionadas com a indústria do conhecimento – e.g., indústrias criativas – capazes de atrair capital humano com elevados níveis de qualificação.

5. Domínios de Implementação da Visão

Em sintonia com as opções de base económica, a Visão Estratégica para a Área Metropolitana de Lisboa responde aos quatro imperativos que são hoje consensuais no conceito abrangente de Desenvolvimento Sustentável – Competitividade, Sustentabilidade Ambiental, Equidade e Governabilidade.

Para a implementação da Visão consideraram-se cinco Domínios¹: **A. Conectividade, Competitividade e Cosmopolitismo; B. Polinucleação e Compactação; C. Sustentabilidade e Sintonia com a Natureza; D. Dinâmica de Qualificação Territorial e Coesão Social; E. Governabilidade**

Estes Domínios são apresentados com as suas principais transformações e exigências para a concretização da Visão Estratégica; desenvolvendo-se em vinte Linhas de Acção, com objectivos-chave, metas e normas orientadoras para a sua implementação.

Domínio A. “ Conectividade, Competitividade e Cosmopolitismo”

A estratégia de desenvolvimento para a Área Metropolitana de Lisboa coloca a internacionalização como um dos seus principais objectivos. Trata-se de aumentar a sua capacidade de gerar e atrair actividades de maior valor acrescentado, geradoras de melhor inserção na rede das metrópoles europeias, com a consciência de que a conectividade internacional, a disponibilidade e a atracção de recursos humanos qualificados e criativos e a existência de um clima de negócios atractivo à escala mundial são factores chave para atingir o desenvolvimento.

¹ Os **Domínios** são espaços topológicos, podendo ser identificados também como **Eixos Estratégicos**, que permitem lógicas de concordância e coordenação, integrando um conjunto de **Linhas de Acção** conexas, convergentes e complementares, que visam a **implementação dos Objectivos da Visão**.

Principais transformações e exigências

1. As novas infra-estruturas previstas para o território (Novo Aeroporto de Lisboa - NAL, Terceira Travessia do Tejo - TTT, Alta Velocidade Ferroviária - AVF, Plataformas Logísticas - PL) constituirão uma oportunidade para **reforçar a dimensão Euro-Atlântica da Região**, resultando ao mesmo tempo num factor de coesão nacional.
2. Deverá ser promovida a **consolidação das infra-estruturas chave da conectividade internacional da Região** – portos, aeroportos, plataformas logísticas, telecomunicações e modos de transporte terrestre, articulados entre si e com a restante rede nacional e internacional e competitivos no seu funcionamento.
3. O capital humano da AML é um importante activo que, através do **reforço das políticas de apoio ao ensino superior, à investigação e ao desenvolvimento**, conduzirá ao incremento de projectos de inovação tecnológica que proporcionem a renovação do tecido industrial e a **emergência de actividades competitivas** nos *clusters* existentes e em novos sectores.
4. A AML, enquanto território de cruzamento de culturas, deverá **reforçar a aposta nas indústrias criativas** – não apenas as indústrias das artes e dos conteúdos audiovisuais e publicitários, mas de todas as actividades onde a criatividade é o elemento distintivo – as ciências, a arquitectura, a moda, a música, o design gráfico e o design de produção e a informática.
5. A AML, aproveitando a oportunidade criada pelas novas infra-estruturas (NAL e AVF) deverá ser **reconhecida mundialmente como um destino turístico seguro, atractivo e competitivo**, com oferta diversificada de *short & city breaks* de motivação cultural, turismo de negócios, desportivo (golfe, náutica de recreio e actividades equestres), equipada com *resorts* integrados, de saúde e de natureza, capazes de satisfazer a procura internacional exigente e de elevados rendimentos, através de uma qualificada prestação de serviços.
6. A Região deverá apostar na diversidade e na especialização da sua base económica, desenvolvendo **as potencialidades competitivas** do território associadas aos seus recursos endógenos - **agrícola, florestal, marítimo e paisagístico**.
7. O **capital simbólico** da AML deverá ser reforçado em torno dos conceitos associados às **Descobertas e ao Mar**.
8. A Região deverá promover a pesca e a aquicultura, desenvolvendo o consumo e a exportação, através do reforço das condições da indústria transformadora, num quadro de adequação às exigências de qualidade alimentar e de **utilização sustentável dos recursos do mar**.
9. A **promoção de excelente conectividade digital**, incluindo cobertura extensiva em infra-estruturas de banda larga e serviços competitivos, inovadores e internacionalizados, deverá ser assegurada de forma a garantir a competitividade internacional, particularmente dos pólos de excelência da AML (Parques de Ciência e Tecnologia, Parques Empresariais, Pólos Logísticos e Pólos Universitários).

Domínio B. “Polinucleação e Compactação”

A Área Metropolitana de Lisboa deve adoptar um novo modelo territorial de desenvolvimento que concretize os princípios da cidade compacta e da polinucleação, estreitamente associados ao investimento em corredores de transporte público com maior capacidade de captação de utilizadores, assumindo-se como uma Metrópole, em duas margens - em torno do Estuário do Tejo.

Principais transformações e exigências

1. A Região deverá apresentar um **território urbano mais compacto e polinucleado**, estruturado por **aglomerações urbanas multifuncionais** conectadas por eixos de transporte público atractivos, adequadamente dotadas de infra-estruturas, equipamentos e de espaços de lazer e desafogo, contrariando as tendências de edificação dispersa e fragmentação urbana.
2. As dinâmicas induzidas pelas grandes infra-estruturas previstas, constituem uma oportunidade para a **reconversão urbana de áreas obsoletas** ao longo das margens do Estuário do Tejo, preservando-se o território fora dos perímetros urbanos consolidados.
3. **A reabilitação do edificado existente** deverá ser uma prioridade, de forma a impulsionar a **revitalização demográfica de Lisboa** e a valorização funcional e económica de outros centros urbanos.
4. O desenvolvimento urbano deverá privilegiar os espaços já urbanizados, promovendo a **regeneração** dos núcleos existentes e a **colmatação e densificação** dos espaços bem servidos por transporte público.
5. As áreas urbanas menos densamente ocupadas deverão ser objecto de uma intervenção integrada e sustentável, que garanta a **qualificação e consolidação dos espaços urbanos e a preservação dos espaços naturais, agrícolas e florestais**.
6. Tendo em conta o actual sistema de transportes e o crescimento da mobilidade, deverá **desenvolver-se uma rede de transportes públicos em sítio próprio** que se assuma como a espinha dorsal da estruturação do território, suportado numa repartição e articulação modal eficientes e que seja competitiva face ao transporte individual.
7. O **reforço do modo ferroviário**, para o qual contribui a Terceira Travessia do Tejo e a ligação da linha de Cascais à linha de Cintura, é decisivo para o aumento da importância relativa do transporte público ferroviário metropolitana, promovendo **ganhos de eficiência ambiental e energética**.
8. Dispor de Autoridade Metropolitana de Transportes, sólida e munida de instrumentos de planeamento e gestão da mobilidade

Domínio C. “Sustentabilidade e Sintonia com a Natureza”

A Área Metropolitana de Lisboa deve assumir, decididamente, o paradigma do desenvolvimento sustentável através da promoção de estratégias económicas ambientais (eco-eficientes), atraindo novas oportunidades de mercado e investimentos, favorecendo uma maior eficácia de recursos. O paradigma do desenvolvimento sustentável tem, ainda, como corolário a inversão da actual tendência de urbanização expansiva com forte concentração nas zonas periféricas e litorais. Ao forte crescimento desordenado há que contrapor a protecção de recursos fundamentais, como os solos, as águas subterrâneas, as zonas ribeirinhas e a faixa litoral, bem como valores patrimoniais únicos, nos domínios ecológico, paisagístico, cultural e geoeconómico, corporizados nas áreas protegidas, Rede Natura 2000 e nos monumentos nacionais.

É também necessário que a oferta de infra-estruturas e equipamentos colectivos evolua do ciclo da cobertura para o ciclo da eficiência, qualidade e segurança.

Principais transformações e exigências

1. A Região deverá **valorizar os recursos territoriais e patrimoniais únicos**, corporizados nos elementos da Rede Fundamental de Conservação da Natureza, na Rede Natura e e na Paisagem Cultural.
2. A Rede Ecológica Metropolitana deverá ser concretizada e consolidada, através da **implementação da Estrutura Ecológica Municipal em todos os Concelhos da AML**, suportada em soluções adequadas aos valores e objectivos em presença e aceites pelos vários actores, mediante uma regulação flexível e uma abertura conceptual a diferentes processos e alternativas técnicas.
3. A importância da riqueza ambiental e paisagística do território da AML deverá ser reforçada, pela **dinamização e qualificação de espaços verdes de proximidade**, indispensáveis para a qualidade de vida dos habitantes, para a coesão social e para a competitividade urbana.
4. Deverão intensificar-se as **medidas de protecção, valorização e regeneração dos Recursos Naturais**, numa óptica de gestão integrada do território, garantindo, desta forma, o funcionamento dos sistemas naturais. O aquífero do Tejo/Sado deve ser considerado uma reserva estratégica da Região, pelo que é essencial garantir a preservação da quantidade e qualidade da água nele contida.
5. Deverá ser assegurada a **salvaguarda dos solos com reconhecida aptidão agrícola e florestal**, através da articulação com a estratégia de desenvolvimento para o sector, valorizando a produção ambientalmente orientada e uma ocupação do solo que seja compatível com a preservação da biodiversidade e o ordenamento do espaço rural.
6. A exposição aos riscos naturais, tecnológicos e ambientais deverá ser acautelada, com prioridade para as **acções que visem evitar e mitigar os factores que atentam contra a segurança de pessoas e bens** e os valores ambientais em risco, considerando especialmente as preocupações relacionadas com as alterações climáticas.
7. A Região deverá **utilizar as novas exigências de sustentabilidade** e instrumentos associados (mercados de licenças de emissão de GEE), como alavanca de inovação e atracção, constituindo-se a AML num território de investigação e de desenvolvimento de soluções tecnológica e organizativamente avançadas, e contribuindo para a geração de valor no tecido económico nacional.
8. **O aumento da eficiência na utilização de energia**, com particular ênfase nos edifícios públicos, residenciais e de serviços, assim como na rede de iluminação pública, promoverá a diminuição global do consumo de energia.
9. A penetração da micro-geração de energia (solar térmica, solar fotovoltaica, micro-eólica), contribuirá para a **diminuição do consumo e emissões associadas à utilização de energia fóssil**, assim como para o aumento da eficiência no transporte e distribuição de energia eléctrica.
10. Assegurar a promoção de **políticas de mobilidade mais sustentáveis** que visem uma melhor utilização de cada modo e a transferência modal do transporte Individual para o transporte público e modos suaves, contribuindo para a redução do consumo de energia, assim como das emissões, associados à mobilidade.
11. Promover a **integração de modos suaves de mobilidade** que cumpram não apenas a função de lazer mas também de transporte, garantindo condições de conforto e segurança atractivas.
12. A Região deverá **tirar partido da infra-estrutura de bilhética da AML e das tecnologias de informação e comunicação**, no sentido de aprofundar a intermodalidade, de desenvolver soluções inovadoras de mobilidade, de reduzir as necessidades de deslocação e de melhorar a informação disponível.
13. A Região deverá conseguir uma **gestão dos recursos hídricos mais eficiente**, assegurando a

resolução plena das exigências de qualidade e do sistema de abastecimento, passando do paradigma da cobertura para o da eficiência.

14. Deverá ser promovido o **tratamento e a valorização dos efluentes** e sua internalização no território metropolitano.

Domínio D. “Dinâmica de Qualificação Territorial e Coesão Social”

A coesão social no próximo decénio deverá passar, essencialmente, por um investimento na “Qualificação das Pessoas”, na “Qualificação dos Espaços Públicos” e na construção da “Cidade de Proximidade”, atribuindo especial relevância à criação das melhores condições de acesso à saúde, ensino, formação e aprendizagem ao longo da vida, sem as quais não poderão funcionar, em toda a sua potencialidade, os mecanismos de mobilidade social que são cruciais para a coesão.

É também necessário preparar a metrópole para uma maior capacidade de integrar a população idosa e para o bom acolhimento da diversidade social e cultural. Torna-se particularmente relevante o enfoque na requalificação urbana, nos espaços públicos, nos equipamentos de proximidade, etc., através de processos integrados e participados que fomentem uma coexistência positiva na cidade e aumentem a participação activa e consequente na sua gestão.

Principais transformações e exigências

1. Deverão **eliminar-se as áreas de alojamentos não clássicos**, ainda existentes, e promover a qualificação social, física e económica das áreas urbanas críticas.
2. Deverá promover-se a **reabilitação do edificado**, em especial nos centros cívicos e históricos, combatendo a desertificação, o envelhecimento e a perda da vitalidade destas áreas.
3. **A AML deverá ser um território coeso e qualificado**, dispondo de áreas residenciais com identidade e urbanidade, dotadas de serviços e equipamentos de proximidade, de segurança e de espaços públicos de fruição e convivialidade.
4. Deverá **reforçar-se a integração da população**, não só através da dinâmica dos mercados de trabalho e de habitação, mas também no acesso à educação, à formação e à cultura, promovendo uma cidadania plena e a interculturalidade.
5. Através de soluções inovadoras e organizativas será possível estabelecer um quadro de **solidariedade inter-geracional, intercultural e de respeito pela diversidade**, capaz de preservar e manter o património multicultural fruto de uma história própria.
6. A Região deverá **incrementar os laços de identificação das populações com as memórias dos lugares**, através de elevadas exigências ao nível das intervenções arquitectónicas, no projecto dos espaços públicos e na reabilitação do património edificado, bem como na promoção das diferentes culturas existentes e na realização de eventos relevantes.
7. Será assegurado o **aumento dos níveis de conforto e de segurança do espaço público**, através do desenho urbano, da limpeza das ruas e fachadas dos edifícios, da iluminação das vias e espaços públicos, da sinalética, etc.

Domínio E. “Governabilidade e Governação”

A implementação das opções estratégicas enunciadas pressupõe a definição de políticas complementares de âmbito nacional e regional e, em particular, carece de um quadro de governação metropolitana suficientemente claro para articular os diferentes interesses locais, discutindo-os no contexto do objectivo prioritário de uma AML polinucleada e com um tecido socioeconómico mais equilibrado.

Perante os problemas de governabilidade com que se depara a Região, a experiência demonstra que devem ser introduzidas reformas progressivas no desenho institucional, em simultâneo com práticas inovadoras nos domínios do planeamento e da identificação com a escala metropolitana.

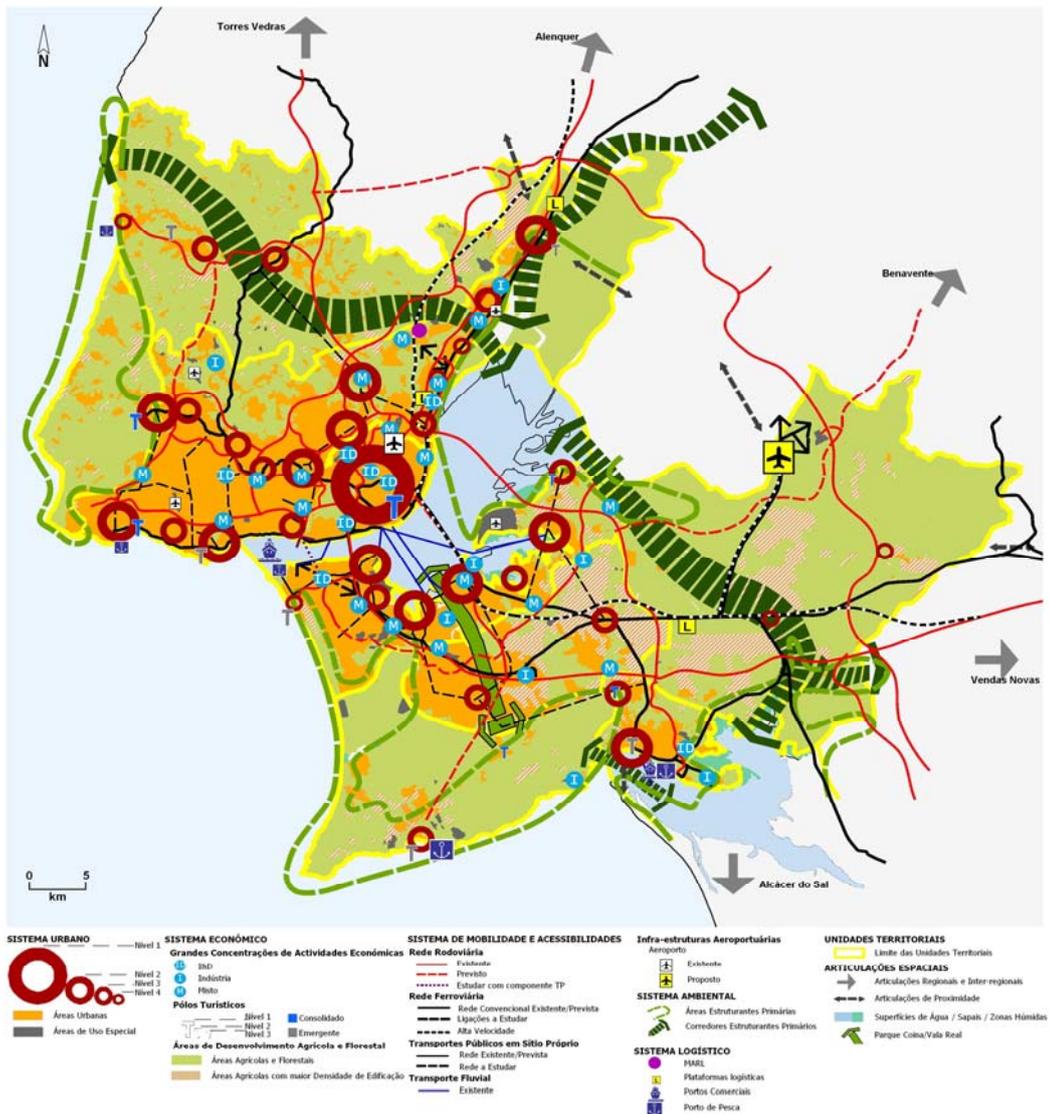
As **principais transformações desejáveis** neste Domínio fundam-se na Estratégia Regional Lisboa 2020 e assentam em três princípios:

1. **Coordenação política**, de modo a assegurar uma maior coerência, consistência e complementaridade das acções levadas a cabo pelas entidades públicas no âmbito das suas competências respectivas;
2. **Participação cidadã** e da cooperação entre particulares e entidades públicas e privadas, de modo a promover uma maior mobilização do tecido social regional na prossecução dos objectivos comuns,
3. **Simplificação administrativa**, de modo a agilizar as interacções entre os cidadãos, as empresas e a Administração Pública, no que constitui um contributo decisivo para a competitividade territorial, no qual o Governo Electrónico poderá desempenhar um papel importante na simplificação administrativa, na transparência democrática e no aprofundamento da cidadania.

6. Modelo Territorial

O Modelo Territorial deve oferecer, ao mesmo tempo e de forma sinóptica, uma leitura do presente e uma projecção do futuro. Deve permitir ver as grandes tendências e as possíveis excepções portadoras de novas oportunidades; deve eliminar ou “alisar” as “rugosidades” do território, de modo a que se destaquem os aspectos mais decisivos para o Ordenamento do Território. Deve permitir a definição de um GUIÃO para o futuro: flexível, amovível e ajustável.

O **esquema de modelo territorial traduz um conjunto de ajustamentos ao modelo de 2002**, necessários, por um lado, pelas dinâmicas territoriais que se observaram no presente decénio e, por outro lado, pelas alterações que são expectáveis na sequência da localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) e das novas acessibilidades terrestres, rodoviárias e ferroviárias, incluindo a nova travessia do Tejo entre Lisboa e o Barreiro.



Esquema Global do Modelo Territorial

As alterações visam importantes melhorias nas acessibilidades externas e internas, que vão permitir: expressivos ganhos de produtividade e o robustecimento do tecido económico; o melhor ordenamento do território; o incremento do bem-estar da população; a maior eficácia energética; em suma, um desenvolvimento sustentável.

Os cinco Domínios que emergem da Visão Estratégica deverão cruzar-se e interagir no território, o que ganha tradução formal e funcional no Modelo Territorial.

O incremento da conectividade entre os centros urbanos, conseguido através do robustecimento dos sistemas de transportes e de comunicações, responde, por um lado, ao reforço da urbanização e, por outro lado, ao fomento das relações com o exterior, materializadas em mais fluxos de pessoas, de bens, de informação, de conhecimento e de culturas.

Na sequência da implementação desta estratégia, o território da AML vai dispor de **melhores acessibilidades internas e externas**, pela conjugação dos melhoramentos infra-estruturais, nos diferentes modos e na intermodalidade: o NAL, as novas instalações portuárias, para mercadorias e passageiros, concebidas numa perspectiva policêntrica e interconectada (Sines / Setúbal / Poceirão / Barreiro / Almada / Lisboa / Vila Franca de Xira), articuladas através da renovada rede ferroviária e da optimização da exploração da rede rodoviária, complementadas pela recuperação dos transportes fluviais.

Criam-se assim condições para o **incremento da competitividade** em todos os domínios da economia, a que o sistema de povoamento responderá com um dinamismo no **sentido da compactação e do reforço da tendência policêntrica** que se tem vindo a manifestar.

O reforço do policentrismo só será desejável e sustentável na medida em que signifique o crescimento da polarização urbana em todos os escalões da rede, crescimento que será quantitativo (demográfico e económico) e qualitativo: mais cidades, melhores cidades. **A emergência de uma área metropolitana, recentrada em Lisboa** – capital europeia, levará naturalmente a uma maior projecção internacional, o que se traduzirá também na sua afirmação como espaço urbano cosmopolita, consubstanciada no movimento de pessoas, de saberes e de culturas, inseridas em redes internacionais com elevados índices de conexão.

O sistema urbano, com os ajustamentos que agora são propostos, vai permitir não só **uma melhor localização das actividades económicas que o suportam – indústria, comércio, serviços, logística e turismo – como a sua distribuição harmoniosa**, mitigando as conflitualidades na ocupação do território, que constituem ainda uma barreira ao desenvolvimento sustentável da AML

A transformação profunda que se propõe no paradigma do transporte de pessoas e mercadorias, ou seja, uma **aposta no transporte público** em sítio próprio e em particular no modo ferroviário contrariando o excessivo uso do automóvel privado individual, implica alterações nas prioridades de investimento público: entende-se que devem prevalecer, de acordo com procuras existentes ou expectáveis, os transportes públicos em sítio próprio, com primazia para o comboio, o metro, o metro ligeiro ou outros modos correspondentes, adequados às procuras.

O modelo territorial traduz um percurso ambicioso sob o paradigma do desenvolvimento sustentável, mas sem forçar as tendências pesadas dos espaços da área metropolitana, procurando valorizar os seus recursos e as suas vocações, tendo sempre presente que o **património ambiental e paisagístico da AML é único** e que se prolonga pela dimensão económica/produziva, agrícola, florestal e piscícola.

O modelo territorial, ao projectar o seu sistema de mobilidades e o seu sistema de ocupação urbana (urbanização, policentrismo, compactação) está do mesmo passo a propor um **modelo energético sustentável**, perspectivado nas vertentes do consumo e da produção.

O corolário natural da implementação destas estratégias, claramente definidas na Visão, é a progressiva qualificação de todos os segmentos do território, que tem a um tempo, dimensões físicas, económicas e sociais. **A requalificação dos espaços urbanos e não urbanos mais degradados** contribuirá para a aproximação do todo metropolitano, para a construção de uma identidade feita de pluralidades, onde a **coesão territorial vai a par com a coesão social e cultural**.

Por isso, o **modelo territorial não projecta um futuro de rupturas espaciais e temporais**, não só miríficas como associadas a processos de corrosão social e territorial.

E o território, geografia e história, também apontam os caminhos da governação. Assim, as unidades territoriais definem o pano de fundo para as intervenções municipais e intermunicipais, bem como a sua

articulação com iniciativas de outros níveis da gestão do território, tendo sempre presente as múltiplas capitalidades que são exercidas no espaço da AML

6.1. Unidades Territoriais

Os estudos de caracterização e diagnóstico desenvolvidos, designadamente o inventário territorial – levantamento dos padrões de ocupação do solo, permitiram fundamentar a identificação das Unidades Territoriais que constituíram a base do modelo territorial e que dele são parte integrante. As 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 homogéneos, 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.

Na descrição das Unidades Territoriais são destacados os aspectos mais relevantes que levaram à sua delimitação, bem como as Opções Estratégicas a adoptar, vertidas nas Normas Orientadoras por Unidade Territorial.

6.2. Sistemas Estruturantes

Em consonância com os Domínios de implementação da Visão assumidos pelo PROT AML, o Modelo Territorial assenta em sistemas estruturantes: i) sistema urbano, ii) sistema económico; iii) sistema ambiental e iv) sistema de mobilidade e transporte.

6.2.1. O sistema urbano

O sistema urbano, estrategicamente, evolui para «uma cidade de cidades», definida por princípios de hierarquização e de complementaridade que permitam aprofundar a tendência policêntrica. É estruturado e sustentado em torno de quatro níveis de aglomerações urbanas, cuja coesão, massa crítica e capacidade polarizadora resultam da agregação de centralidades próximas e com significativa interdependência.

- **Nível 1: Cidade de Lisboa** – A mais importante centralidade urbana da AML, com grande potencial de polarização que decorre da sua dimensão em termos demográficos e de emprego, da concentração de equipamentos e serviços de nível superior e da centralidade conferida pelo sistema de transportes metropolitano;
- **Nível 2: Integra doze aglomerações urbanas** (Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Loures, Montijo, Odivelas, Oeiras, Seixal, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira) que resultaram da coalescência física de várias nucleações. Pese embora algumas diferenças em termos de capacidade de polarização, de *per se*, cada uma delas apresenta um carácter funcional polivalente e apreciáveis níveis de oferta de emprego, equipamentos e serviços. Trata-se de aglomerações urbanas cuja potenciação e integração no sistema urbano metropolitano deve sustentar-se em modos de transporte público, preferencialmente em sítio próprio, e numa boa rede de interfaces multimodais de transportes.

- **Nível 3:** Integra **dezasseis aglomerações urbanas**, com destaque para cinco sedes de concelho (Alcochete, Mafra, Moita, Palmela e Sesimbra), para as aglomerações urbanas que estruturam áreas consolidadas definidas pelo caminho-de-ferro (Aigualva-Cacém, Algés/Carnaxide/Linda-a-Velha, Algueirão-Mem Martins, Alverca, Carcavelos, Corroios, Queluz/Massamá e Sacavém), para além de pequenas aglomerações que deverão funcionar como resposta estruturadora às dinâmicas territoriais da sector Norte da AML (Malveira-Venda do Pinheiro) e da Península de Setúbal (Pinhal Novo e Quinta do Conde);
- **Nível 4:** Integra **seis pequenas aglomerações**, duas delas deverão desempenhar um papel estruturador das dinâmicas de lazer e turismo associado à fachada Atlântica (Ericeira e Costa da Caparica), duas com desenvolvimento sustentado no caminho-de-ferro e nas actividades industriais por ele induzidas (Sta. Iria de Azóia e Póvoa de Sta Iria) e, por último, Poceirão e Pegões pela maior aptidão que apresentam para acolher e estruturar as dinâmicas geradas pelo NAL.

6.2.2. O sistema económico

A cidade capital apresenta a **principal concentração do sector terciário**. Ao longo do eixo Baixa-Marquês de Pombal-Avenidas Novas e, mais recentemente, no sector Luz-Benfica, localiza-se a “Área Central de Negócios” da AML. Esta integra também vários centros universitários e de I&D e uma ampla e **diversificada oferta cultural** que tem suscitado o desenvolvimento de indústrias criativas e a instalação de uma **oferta hoteleira qualificada**. Por seu lado, o Parque das Nações tem vindo a consolidar-se como um dos principais pólos terciários da AML com efeitos de arrastamento, tanto em direcção ao interior da cidade (Poço do Bispo, Olivais e Alta de Lisboa) como das áreas de fronteira com os concelhos vizinhos.

Nas áreas urbanas imediatamente adjacentes a Lisboa, ressaltam as articulações estruturadas entre os **parques empresariais de comércio e serviços** (Miraflores / Linda-a-Velha, Carnaxide, Alfragide, Serra de Carnaxide e Venda Nova-Falagueira) e nos **sectores industriais e de logística** (Prior Velho, Camarate e Sacavém), que beneficiam de uma alta densidade residencial, de diversidade socio-cultural e de várias modalidades de transporte público.

Em complemento à cidade central, os eixos urbanos em direcção a Poente formam as áreas que actualmente mais estimulam a **economia metropolitana** e a **competitividade internacional da Região**, embora estando sujeitas a desigualdades no seu interior. Esse crescimento encontra-se suportado nos **parques de negócios** (Quinta da Fonte, Lagoas Parque) e **de I&D** (Tagus Park), em articulação com actividades logísticas de apoio e serviços avançados, quer nos domínios do **conhecimento e da inovação** (campus universitários do IST e da UCP) ou nos equipamentos, culturais, sociais, escolares e de saúde e, ainda, nas actividades relacionadas com o **Turismo e Lazer**.

Por seu lado, a Norte dos concelhos de Amadora, Odivelas e Loures, com a melhoria das infra-estruturas de acessibilidade, aparecem também oportunidades de fixação de novas actividades, embora seja um território pautado por zonas de transição menos articuladas do ponto de vista espacial, caracterizado por uma baixa densidade de ocupação e maior **presença das actividades agrícolas**.

Na margem Sul, na expectativa dos grandes investimentos em curso (NAL, TTT, Alta Velocidade Ferroviária e Plataforma Logística do Poceirão, entre outros), os pólos de actividade económica são mais espaçados no território e beneficiam hoje de uma melhor conectividade nos corredores de acessibilidade pesada, das duas linhas ferroviárias e dos principais eixos rodoviários. No âmbito da **regeneração dos grandes espaços**

industriais tradicionais de Almada, Seixal e Barreiro, o Arco Ribeirinho Sul constitui-se actualmente como uma área estratégica para acolher os empreendimentos económicos despoletados pelo NAL.

6.2.3. Sistema Ambiental

O sistema ambiental é traduzido no modelo territorial pela **Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental (ERPVA)**, incluindo os recursos hídricos e o litoral, o solo e a paisagem, bem como as áreas de risco.

Na ERPVA assumem particular relevância para além dos espaços naturais, as áreas agrícolas e as áreas florestais, que deverão ser apoiados no sentido da manutenção da sua competitividade económica e e da sua estabilidade territorial, produtores de serviços ambientais e suporte de biodiversidade, tendo em vista o reforço da sua viabilidade e importância territorial.

A concretização da ERPVA no território metropolitano é efectuada através da **Rede Ecológica Metropolitana (REM)**, incluindo o **Sistema Nacional de Áreas Classificadas**, e pelas áreas incluídas na **Reserva Agrícola Nacional**, na **Reserva Ecológica Nacional** e no **Domínio Público Hídrico** executando assim, ao nível regional a Rede Fundamental de Conservação da Natureza da AML.

A REM é constituída por uma rede hierarquizada de territórios concretizada num conjunto de áreas e corredores ecológicos (**Rede Primária**, **Rede Secundária** e **Rede Complementar**), que se articulam entre si, com o sistema urbano e com as unidades territoriais no seu conjunto.

A REM tem **funções de conectividade e continuidade ecológica** e nos seus territórios devem prevalecer, perante outras, as funções ou usos que promovam a manutenção ou a melhoria da **biodiversidade ecológica local e regional**. Para esta rede deverão ainda contribuir factores ambientais decisivos para a estabilidade e qualidade metropolitana, tais como os recursos hídricos, o recurso solo e o recurso paisagem, os quais devem ser promovidos na AML de uma forma articulada. **A gestão correcta destas áreas deve contribuir para qualificação urbana dos territórios e para a prevenção e redução dos riscos naturais**

6.2.4. Sistema de Mobilidade e Acessibilidades

O sistema de acessibilidades e mobilidade que integra o modelo territorial do PROTAML assenta na rede de infra-estruturas físicas existentes e previstas e ainda num conjunto de propostas que visam melhorar a conectividade inter e intra-região, tirando partido dos grandes investimentos previstos e da antecipação dos seus efeitos na reconfiguração do território metropolitanos.

As principais apostas no sistema de mobilidade, são:

1. Garantir a realização e boa articulação das **grandes infra-estruturas de conectividade supra-regional** previstas (NAL, AVF, Sistema Portuário e Logístico);
2. **Desenvolver o transporte ferroviário**, assumindo-se como a espinha dorsal da estruturação do território metropolitano, aproveitando os investimentos previstos (fecho do anel ferroviário e embebedimento da Linha de Cascais na Linha de Cintura);
3. Assegurar a **expansão do MST (Metro Sul do Tejo)**, atribuindo-lhe características de rede, através da cobertura das áreas de crescimento urbano que se constituam como núcleos a consolidar;

4. Assumir um conjunto de **eixos transversais de TPSP** (Transporte Público em Sítio Próprio), fundamentais para a estruturação das linhas de desejo actualmente mal atendidas e para a revitalização da procura dos modos públicos (sempre com a preocupação de garantir tecnologias compatíveis, evolutivas e adaptadas à procura e respeitando critérios de **sustentabilidade ambiental e energética**);
5. Assegurar o **fecho da malha rodoviária** e melhorar a articulação entre as vias de grande capacidade e a rede local de distribuição, de modo a promover uma **redistribuição mais eficiente dos fluxos**.

7. Normas Orientadoras

As Normas Orientadoras (**Gerais, Específicas por Domínio de intervenção e por Unidade Territorial**) compreendem as directrizes e orientações correspondentes a linhas de acção gerais e específicas, a concretizar por Domínios de intervenção e por Unidade Territorial, que dão corpo ao quadro de referência para a concepção e desenvolvimento das intervenções do sector público/administração central e local, suportando as acções de planeamento e decisão, e estabelecendo prioridades na sua programação.

As Normas Específicas organizam-se em 4 Domínios que constituem espaços topológicos, alinhados com a Visão Estratégica e que permitem estabelecer lógicas de concordância e coordenação, para os quais se estabelece um conjunto de linhas de acção conexas, convergentes e complementares que visam a concretização das opções estratégicas estabelecidas e se desdobram por sua vez nas respectivas Fichas de Normas Orientadoras. A sua estruturação obedece ao seguinte índice:

DOMÍNIO A. CONECTIVIDADE, COMPETITIVIDADE E COSMOPOLITISMO	
LINHA DE ACÇÃO	FICHA DE NORMAS ORIENTADORAS
A.1. Melhorar as ligações supra-regionais e internacionais	A.1.1. Aeroporto de Lisboa A.1.2. Alta Velocidade Ferroviária A.1.3. Sistema marítimo-portuário
A.2. Fixar e expandir as actividades intensivas em conhecimento e criatividade	A.2.1. Redes de investigação, inovação e competitividade A.2.2. <i>Cluster</i> da saúde A.2.3. <i>Cluster</i> das indústrias criativas
A.3. Consolidar a AML como destino turístico	A.3.1. Zonas de Especial Interesse Turístico A.3.2. Turismo Náutico e Náutica de Recreio A.3.3. Núcleos de Desenvolvimento Turístico A.3.4. Promoção de oferta hoteleira e equipamentos de apoio ao turismo
A.4. Promover a competitividade económica, a inovação e a diferenciação de produtos e marcas de base territorial	A.4.1. Produtos agrícolas de qualidade diferenciada A.4.2. Produção agrícola e florestal A.4.3. Diversidade paisagística e natural A.4.4. Marcas turísticas reconhecidas A.4.5. Pólos Turísticos A.4.6. Marca "Oceanos e Descobrimentos" A.4.7. Pescas, aquicultura e salicultura
A.5. Modernizar a base industrial e os serviços	A.5.1. Logística e transportes A.5.2. As TIC e a competitividade A.5.3. As TIC e a equidade

DOMÍNIO B. POLINUCLEAÇÃO E COMPACTAÇÃO

LINHA DE ACÇÃO

FICHA DE NORMAS ORIENTADORAS

B.1. Dinamizar o modelo policêntrico	B.1.1. Reforço do Sistema Urbano Metropolitano
B.2. Contrariar a tendência de alastramento da urbanização	B.2.1. Racionalidade e contenção da expansão da urbanização B.2.2. Estruturação das áreas urbanas fragmentadas B.2.3. Programação da urbanização B.2.4. Concentração das actividades económicas
B.3. Racionalizar e nuclear a edificação nas áreas rurais	B.3.1. Consolidação e valorização dos pequenos aglomerados rurais B.3.2. Estruturação das formas extensivas de povoamento rural B.3.3. Estabilização e contenção da edificação dispersa
B.4. Reforçar a conectividade regional	B.4.1. Articulação de políticas, planeamento e gestão da mobilidade B.4.2. Prioridades de investimento na rede ferroviária B.4.3. Desenvolvimento da rede do Metro Sul do Tejo B.4.4. Ligações em TPSP B.4.5. Investimento em outros modos estruturantes de transporte B.4.6. Investimentos no sistema rodoviário B.4.7. Interfaces de transporte e estações multimodais B.4.8. Investimento nos modos suaves de mobilidade

DOMÍNIO C. SUSTENTABILIDADE E SINTONIA COM A NATUREZA

LINHA DE ACÇÃO

FICHA DE NORMAS ORIENTADORAS

C.1. Garantir o funcionamento da Rede Ecológica Metropolitana	C.1.1. Implementação / Concretização da REM C.1.2. Rede Primária C.1.3. Rede Secundária C.1.4. Rede Complementar C.1.5. Estrutura Ecológica Municipal
C.2. Garantir o funcionamento dos sistemas naturais	C.2.1. Recurso solo C.2.2. Cursos de água e zonas húmidas C.2.3. Estuários e orlas estuarinas C.2.4. Recursos Hídricos subterrâneos estratégicos C.2.5. Litoral
C.3. Utilizar e valorizar os recursos naturais numa óptica de sustentabilidade	C.3.1. Sistemas de produção agrícola e florestal de suporte à conservação da natureza C.3.2. Turismo em espaço rural C.3.3. Recursos geológicos
C.4. Evitar e mitigar riscos	C.4.1. Identificação e delimitação das zonas perigosas C.4.2. Restrições e regulação da edificação em áreas de risco C.4.3. Medidas de protecção estrutural e não estrutural C.4.4. Planos de emergência e socorro e sistemas de alerta
C.5. Investir na sustentabilidade energética como alavanca da competitividade	C.5.1. Exploração do potencial endógeno renovável C.5.2. Autoprodução e eficiência energética de edifícios C.5.3. Valorização energética da biomassa
C.6. Potenciar uma mobilidade sustentável	C.6.1. Atractividade dos transportes públicos C.6.2. Desincentivo ao uso do automóvel privado C.6.3. Soluções intermédias e inovadoras de transportes C.6.4. Acessibilidade dos pólos de atracção

C.7.	Melhorar o saneamento ambiental da região	C.7.1. Cobertura das redes de distribuição de água e saneamento
		C.7.2. Redução da produção e da perigosidade dos resíduos gerados
		C.7.3. Redução da quantidade de água captada
		C.7.4. Qualidade do ambiente sonoro

DOMÍNIO D. DINÂMICA DA QUALIFICAÇÃO TERRITORIAL E COESÃO SOCIAL

LINHA DE ACÇÃO

FICHA DE NORMAS ORIENTADORAS

D.1.	Melhorar as condições e acesso à habitação	D.1.1. Eliminação dos bairros de Alojamento Não Clássico
		D.1.2. Dinamização e diversificação da oferta de habitação a custos controlados
		D.1.3. Promoção da reabilitação do parque habitacional público
		D.1.4. Promoção da reabilitação do parque habitacional privado
D.2.	Estimular a vida de proximidade	D.2.1. Alargar e qualificar a oferta de respostas sociais de proximidade
		D.2.2. Promoção de uma cidade propiciadora de vida activa e saudável
		D.2.3. Revitalização das concentrações comerciais tradicionais
		D.2.4. Respostas inovadoras e integradas de inclusão social
D.3.	Valorizar o património e promover a criação artística e cultural	D.3.1. Equidade no acesso e participação nas actividades culturais e do conhecimento
		D.3.2. Salvaguarda e valorização do património histórico-cultural construído:
		D.3.3. Salvaguarda e valorização do património imaterial
D.4.	Melhorar a qualidade ambiental e paisagística dos espaços habitados	D.4.1. Valorização da arquitectura e do ambiente urbano
		D.4.2. Qualificação urbana dos centros cívicos e históricos
		D.4.3. Valorização da paisagem

8. Estrutura de Monitorização, Avaliação e Gestão (EMAG)

A implementação do PROT AML justifica a criação de mecanismos institucionais para a sua **monitorização, avaliação e gestão**, alicerçados nos princípios de **boa governança** definidos na Estratégia Regional de Lisboa 2020, e apoiados por um **Observatório Regional** e o correspondente **Sistema de Indicadores de Desenvolvimento Regional**.

A EMAG do PROT AML visa assegurar a sua execução em condições de alcançar os objectivos e resultados previstos no Plano, tanto do Modelo Territorial e das Opções Estratégicas/Domínios como das Normas Orientadoras e do Programa de Execução, num processo de **participação e concertação estratégica de base territorial** entre as administrações central e local e os agentes associativos, económicos, sociais e culturais regionais, visando designadamente:

- Recolher, tratar e divulgar a informação sobre a evolução do território metropolitano e de realização do Plano;
- Analisar eventuais desvios e adoptar medidas correctoras;
- Proceder ao preenchimento de lacunas, à interpretação de dúvidas e à revisão dos preceitos e soluções, com observância do enquadramento legal;

- Dinamizar as relações entre a comunidade e as instituições regionais e locais e a administração central.

A EMAG é uma estrutura de geometria variável que permitirá **articular diferentes serviços das Administrações Central e Local e actores regionais**, apoiando-se no Observatório da Região de Lisboa e Vale do Tejo que irá monitorizar os indicadores de realização e resultado. A sua concretização será objecto de Regulamento, a elaborar pela CCDRLVT e pela Junta Metropolitana de Lisboa, onde ficará estabelecida a composição, competências e forma de funcionamento, atendendo às especificidades e ao relacionamento funcional e hierárquico dos seus constituintes. Programa de Execução

Os elementos-base do Programa de Execução do PROT AML são: i) As **acções e investimentos estruturantes** que contribuem para a concretização da estratégia de ordenamento e desenvolvimento proposta pelo PROT para a AMLT (obras públicas a efectuar na Região; acções de carácter institucional e outras de interesse regional); ii) **As entidades responsáveis pela execução de cada acção**; iii) a estimativa de custo das acções e investimentos; iv) A identificação das respectivas **fontes de financiamento**; v) Um **calendário de execução das acções e investimentos** e vi) A **localização da acção ou investimento**, referenciada pela(s) NUTS III ou Município(s) onde a mesma deverá ser concretizada.

A identificação e selecção das acções e investimentos estruturantes foram feitas com base no Modelo Territorial do PROT AML e nas Normas Específicas por Domínio, abrangendo projectos de investimento isolados, programas de intervenção e acções institucionais nos vários Domínios em que o PROT foi estruturado.

Sempre que possível, procurou-se determinar o custo de cada acção a partir de informação pré-existente sobre programas, projectos ou acções já identificados ou formulados pelas diversas entidades que intervêm nos domínios abrangidos pelo PROT AML. Nos casos em que essa informação não existe, e quando tal se afigurou possível, os custos das acções foram estimados por analogia com os de outros programas, projectos ou acções semelhantes. Em muitos casos, porém, optou-se por não quantificar individualmente o custo de cada acção, mas **estimar o montante global de investimento para o respectivo Domínio**.