

Processo de alteração

“(...) Desde a elaboração e aprovação do PROT-AML em vigor, aprofundaram-se os processos de globalização económica e comunicacional e de internacionalização da economia portuguesa e os respectivos impactos num território de capitalidade metropolitana e com funções de charneira euro-atlântica.

Concomitantemente, foram decididos, ou encontram-se em fase de projecto, investimentos fortemente reestruturadores em termos territoriais, económicos e mobilidade, como é o caso do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), das Plataformas Logísticas, da Rede Ferroviária de Alta Velocidade e da Nova Travessia do Tejo.

(...) Torna-se necessário, deste modo, promover a alteração do PROT-AML, com carácter de urgência e de forma pragmática, atentas a evolução das perspectivas de desenvolvimento económico e social que lhe estão subjacentes, e a necessidade de estabelecer um quadro de referência actualizado para a revisão dos planos directores municipais da área metropolitana de Lisboa.”

In: RCM 92/2008, de 5 de Junho



Índice

Enquadramento	2
Conteúdo Material e Documental	
Síntese do Diagnóstico	6
Cenários de Desenvolvimento da AML	8
Visão Estratégica	17
Modelo Territorial	28
Esquema Global	28
Unidades Territoriais	30
Sistemas Estruturantes	34
Sistema Urbano e Competitividade	34
Sistema Ambiental	59
Sistema de Transportes	68
Normas Orientadoras	80

Enquadramento

Os princípios, objectivos e orientações consagrados no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) são desenvolvidos nos Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT) que, por sua vez, constituem um quadro de referência estratégico de longo prazo para os Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT). Os PROT correspondem por isso a um dos três pilares fundamentais do Sistema de Gestão Territorial em que assenta a política de ordenamento do território e do urbanismo, cabendo-lhes uma posição de charneira fundamental entre o nível nacional e o nível municipal e uma posição chave para a definição das estratégias e opções de desenvolvimento territorial.

As opções estratégicas de base territorial e as normas orientadoras definidas nos PROT constituem também um referencial fundamental para as diversas intervenções sectoriais com expressão territorial e para os programas de acção das intervenções co-financiadas pelos Fundos Estruturais e de Coesão da União Europeia.

Enquadramento Legal

A presente alteração ao PROTAML, conforme determinado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 92/2008, de 5 de Junho, resulta da necessidade de ajustamento do Plano em vigor (aprovado pela RCM 68/2002, de 8 de Abril) aos seguintes factos relevantes ocorridos desde a sua publicação:

- Aprovação do PNPOT, instrumento central de referência para o PROTAML, do qual resulta a necessária adaptação aos seus princípios, objectivos e orientações;
- Impactos na AML que resultam do aprofundamento dos processos de globalização económica e comunicação e de internacionalização da economia portuguesa;
- Decisão de investimentos estruturantes e reestruturadores do território metropolitano, com particular destaque para o Novo Aeroporto de Lisboa, as Plataformas Logísticas, a Rede Ferroviária de Alta Velocidade e a Nova Travessia do Tejo;
- Necessidade de integração das orientações estabelecidas no Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013 e na Estratégia Regional Lisboa 2020.

Este diploma, que constitui o ponto de partida para a reformulação da visão e o suporte jurídico dos ajustamentos das opções estratégicas de base territorial para a região, determina a necessidade de alterações:

- Garantir as medidas de articulação a nível regional das políticas decorrentes do PNPOT e dos planos sectoriais e das políticas de relevância regional contidas nos planos intermunicipais e municipais de ordenamento do território;
- No âmbito da Sustentabilidade Ambiental, estabelecer directrizes referentes a regimes territoriais definidos ao abrigo de lei especial e a adaptação a nível regional das políticas e medidas estabelecidas nos planos especiais;
- No âmbito da Qualificação Metropolitana, reforçar a inserção da Região de Lisboa na sociedade do conhecimento e na economia global;
- No âmbito da Coesão Sócio-Territorial, ter em consideração os importantes investimentos a realizar na AML, garantindo a distribuição equilibrada das actividades económicas e a salvaguarda dos recursos naturais;
- No âmbito da organização do sistema urbano e sistema de mobilidade, reequacionar o modelo considerando os investimentos estruturantes a realizar, reforçando os aglomerados e assegurando a salvaguarda das áreas de interesse nacional.

O processo de alteração do PROTAML é 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 (Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro na sua actual redacção).

Enquadramento estratégico

O PROTAML é ainda enquadrado por um conjunto de estratégias, políticas, programas e planos de índole nacional com incidência territorial, como o Quadro de Referência Estratégica Nacional (QREN) e a Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS).

Âmbito Territorial

O PROTAML abrange as NUTS III Grande Lisboa e Península de Setúbal, incluindo os municípios de Alcochete, Almada, Amadora, Azambuja, 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.



Área Metropolitana de Lisboa caracteriza-se pela centralidade administrativa derivada da inclusão da capital nacional no seu território de abrangência e pela dinâmica social, económica e cultural que a fazem a região com os melhores indicadores de desempenho nestas áreas em Portugal.

O território da Área Metropolitana de Lisboa faz parte da Região de Lisboa e Vale do Tejo. Esta integra, para além do PROTAML, o PROTOVT, que abrange as NUTS III Oeste, Lezíria do Tejo e Médio Tejo.

Assim, na lógica de integração da AML com o espaço envolvente, a alteração deste PROT obedece à articulação com o PROTOVT, quer no que respeita às novas propostas formuladas ao nível sub-regional da Área Metropolitana de Lisboa, quer num documento estratégico integrado a desenvolver para o conjunto da região.

Está ainda, de forma consonante, articulado com o PROT para a Região do Alentejo em elaboração.

Conteúdo Material e Documental

O PROTAML é constituído por um documento fundamental que consubstancia o Plano. O qual é composto por::

- Capítulo I – Introdução – contém o enquadramento legal, institucional e estratégico, âmbito territorial e o conteúdo material e documental;
- Capítulo II – Síntese do diagnóstico estratégico
- Capítulo III – Visão e Eixos Estratégicos –
- Capítulo IV – Modelo Territorial – traduz as grandes linhas de intervenção das políticas com expressão espacial, compostas por:
 - Esquema Global
 - Sistemas Estruturantes;
 - Unidades Territoriais.
- Capítulo V – Normas Orientadoras – definem as orientações e directrizes que o devem orientar a actuação das entidades públicas na prossecução da estratégia do PROTAML, distinguindo:
 - Normas Gerais;
 - Normas Específicas por Domínio;
 - Normas Específicas por Unidade Territorial;
- Capítulo VI – Avaliação e Monitorização – fornece orientações para as acções de monitorização e avaliação da execução do PROTAML

Síntese do Diagnóstico

(Enquadramento)

A Região de Lisboa evoluiu no sentido da modernização e crescimento económico, particularmente, a partir da adesão de Portugal à União Europeia, percorrendo um caminho de sucesso em termos da convergência com a Europa e culminando com o regime de “phasing-out” e entrada para o grupo mais restrito das regiões “Competitividade Regional e Emprego”. Mais do que uma questão estatística, tal traduz uma nova realidade económica, política e territorial, não deixando, contudo, de ser palco de diversas e profundas disparidades e diversidades.

Constitui 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, com um modelo territorial expresso na interdependência de três dimensões territoriais. 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 região de Lisboa, do seu alargamento e da sua área de influência.

Uma perspectiva analítica sobre Lisboa mostra-nos duas realidades. A primeira envolve a configuração de uma “mega-região” – extravasando os limites das fronteiras administrativas da AML ou mesmo da LVT (vai de Leiria a Évora e Sines) – onde se estabelecem relações de polarização dos modelos de habitação, transporte, população, distribuição e consumo, vivem cerca de quatro milhões de pessoas, concentrando cerca de 39% da população e produzindo cerca de 50% da riqueza gerada no país. A segunda configura um pólo central metropolitano – a “nova” região de Lisboa no quadro estatístico “pós phasing-out” – onde vivem cerca de 2,75 milhões de habitantes, correspondendo a 26,2% da população e 37% do VAB nacional, constituindo um espaço central desenvolvido e liderante, apesar de apresentar ainda padrões territoriais marcados pelo desordenamento urbanístico, com fortes constrangimentos à mobilidade e riscos ambientais, graves problemas de exclusão social e é palco de diversas e profundas disparidades no seu interior.

Análise SWOT

PONTOS FRACOS	• Os PDM nunca se adaptaram ao PROT-AML, por inoperância da Administração Central e da Administração Local.
	• Carência de normativos concretos para a concretização da REM, sendo por vezes difícil a sua transposição para os PDM.
	• Sobreposição das áreas da REM com edificações existentes e/ou com compromissos não sendo possível garantir a sua concretização, o que coloca em causa a própria implementação da estratégia definida no PROT.
	• Grau demasiado subjectivo e generalista das normas em geral, e das de ordenamento do território, em particular, dando azo a interpretações diferenciadas entre os interlocutores.
	• Documento com alguma complexidade de leitura e interpretação, nomeadamente em termos dos normativos e na articulação com a estratégia definida para a AML, sendo difícil alcançar uma ideia de conjunto para a Região.
PONTOS FORTES	• Aprovação do PROT em 2002, aspecto significativo e marcante, pois desde essa data a CCDR-LVT possui uma estratégia territorial para a AML, que enquadra a sua actuação em matéria de ordenamento do território.
	• Internalização nos serviços da CCDR-LVT das orientações do PROT, após um período inicial de alguma indefinição sobre o modo de aplicação do Plano.
	• Trabalho desenvolvido com alguns municípios na transposição das orientações do PROT-AML, importante para a criação de um quadro de referência na aplicação das Normas do Plano.
	• Exercício de monitorização desenvolvido com o CESUR, que nos municípios-teste permitiu identificar as principais dinâmicas no território e detalhar as incompatibilidades dos respectivos PDM.
AMEAÇAS	• A Administração Central não atende o PROT nas suas opções sectoriais, implementando os projectos de acordo com a disponibilidade de terreno.
	• Apenas três PDM estão em fase de conclusão ou de proposta, e dois ainda nem sequer iniciaram o processo de revisão.
	• Grande número de incompatibilidades nos PDM ainda em vigor, e que colocam em risco a estratégia do PROT.
	• Forte pressão sobre as Áreas Vitais, pois constituem espaços ainda disponíveis na AML.
	• Risco de dispersão acentuada do povoamento, por os PDM em vigor permitirem a construção em pequenas parcelas fora dos perímetros urbanos.
	• Risco de crescimento acentuado da urbanização.
OPORTUNIDADES	• Alteração do PROT, por permitir de um modo integrado a correcção dos aspectos mais frágeis do Plano.
	• Revisão dos PDM, por corresponder ao momento ideal para a transposição da estratégia do PROT à escala municipal.
	• Envolvimento próximo com os municípios na implementação do PROT.
	• Medidas Preventivas do NAL, que numa área sujeita a fortes pressões em resultado dos grandes projectos previstos, garantem alguma tranquilidade ao processo de planeamento.

Cenários de Desenvolvimento da AML

Introdução

Uma forma de organizar reflexão que possa levar à construção de uma Visão Estratégica para a AML é a de procurar construir **Cenários** contrastados da sua evolução, organizados em torno de um número restrito de Incertezas Cruciais (forte incerteza, forte potencial explicativo da evolução futura da AML e relativamente independentes umas das outras) e de configurações contrastadas que pode revestir a resolução dessas incertezas no longo prazo (2020). Os Cenários seleccionados permitem construir um “espaço morfológico” em que se possam vir a situar as trajectórias de evolução da AML, dependendo quer de circunstâncias fora da sua influência e de outras que actores nacionais podem influenciar por via das suas escolhas. Os Cenários vão construir-se em torno de um conjunto de **Incertezas Cruciais** – ou seja um conjunto de questões com forte impacto na dinâmica futura de crescimento e projecção internacional da AML e que podem ter distintas evoluções num horizonte 2020, dependentes em parte de estratégia empresariais, de políticas públicas e de evoluções do próprio enquadramento internacional. Estas Incertezas foram seleccionadas por forma a que tenham uma forte independência entre si - ou seja por forma a que a evolução em cada uma não determine inequivocamente a evolução noutras, embora naturalmente se possam mutuamente influenciar.

Para simplificar o exercício procurou-se identificar apenas duas configurações muito contrastadas para a possível resolução de cada uma das Incertezas Cruciais, deixando ao cruzamento entre elas a possibilidade de gerar soluções intermédias. Elaborou-se, em paralelo uma listagem de Factores Determinantes - internos e externos - que podem determinar para cada Incerteza Crucial a evolução em direcção a uma ou outra dessas Configurações

A partir dos Cenários que se seleccionem, combinando **Resultados e Factores Determinantes** será mais fácil construir uma **Visão Estratégica** que possa resultar de uma discussão de preferências .

Elementos pré-determinados

Consideraram-se como **Elementos Pré Determinados** da evolução da AML no Horizonte 2020 os seguintes:

BASE HUMANA

- Considera-se um processo acelerado de envelhecimento da população e necessidade de recurso em larga escala à imigração; dependendo o volume desta do ritmo de crescimento e investimento na AML; ao mesmo tempo que aconselham a reduzir a “segmentação etária” no espaço da AML por

forma tornar mais sustentáveis os sistemas de apoio à população idosa. Considera-se que a AML reforçará assim a sua diversidade tornando mais crucial o processo de integração social

FORMA URBANA

- Consideram-se como elementos estruturantes da AML um conjunto de eixos de edificação urbana consolidados, hoje ainda muito marcados pela suburbanização, mas que podem evoluir no sentido de um enriquecimento de funções que permita aproximar emprego e residências;
- Dá-se como adquirida a implosão do tradicional *Central Business District* de Lisboa - ou seja os locais onde antes se concentravam as sedes das principais instituições do sistema financeiro, das principais empresas do País, das filiais das empresa multinacionais e dos organismos centrais da Administração pública - que se espalhou por três novas áreas – corredor Oeste (ao longo da A%), Amoreiras/ 2º circular e Parque das Nações. Esta implosão esvazia de funções relevantes a Baixa Chiado e altera a direcção futura dos movimentos pendulares entre a margem norte e sul

FUNIONAMENTO & SUSTENTABILIDADE

- Considera-se que as alterações climáticas vêm adicionar um conjunto de novos riscos naturais à AML- *flash floods*, alteração do clima de agitação marítima, eventual elevação significativa do nível do mar no longo prazo-- que se adicionam ao risco sísmico para desaconselhar a edificação em certos espaços e a condicionar essa mesma edificação a padrões específicos de exigência noutras áreas
- Admite-se a implementação de um conjunto de medidas já definidas no sentido de melhorar a eficiência energética nos consumos residenciais e dos serviços, contribuindo para a mitigação dos impactos das alterações climáticas
- Admite-se o reforço dos transportes públicos embora sob formas que não os transformem em geradores maciços e continuados de prejuízos e de endividamento da responsabilidade do Estado

FUNÇÕES & ACTIVIDADES

- Considera-se que a AML continuará ser o principal pólo do País de serviços às empresas, de serviços financeiros, de serviços de telecomunicações e de serviços pessoais orientados para o mercado doméstico
- Considera-se que as actividades turísticas – sob diferentes pólos de atracção possíveis - se irá reforçar-se na AML, com destaque para a sua margem sul, sendo que no prolongamento directo da AML se vão consolidar três novas áreas de turismo residencial – Oeste, Alentejo Central e Alentejo Litoral - passando este conjunto a ser dominante no turismo em Portugal

- Considera-se que o emprego no sector público vai reduzir a sua importância no conjunto da população activa e perder a função de principal forma de regulação social

Identificando as incertezas cruciais quanto ao futuro da Área Metropolitana de Lisboa

Consideraram-se três **Incetezas Cruciais** no que respeita ao desenvolvimento da AML no **Horizonte 2020**- uma Incerteza relativa á **Forma** da AML, ou seja à Organização do Território na AML, uma segunda relativa ao seu **Funcionamento** da AML em termos de sustentabilidade e uma terceira relativa às **Funções** que a AML pode vir a desempenhar no contexto europeu e ibérico (para além das que continuará a exercer para o “interior” do País

1ª INCERTEZA (FORMA URBANA)

Qual será a dinâmica dominante de urbanização, questão que está associada ao modo dominante de geração e captação da renda fundiária na Região.

Começamos por considerar que a resposta a esta Incerteza envolve duas questões distintas:

- Uma relativa às formas da cidade, associada à futura dinâmica de urbanização
- Outra relativa ao modo como a expansão urbana terá em linha de conta os riscos naturais - sismos e impactos das alterações climáticas

No que respeita às **formas urbanas**, partiu-se da tipologia que distingue quatro grandes tipos de formas que resultam da consideração do cruzamento de dois eixos de contrastação:

- Um que opõe a dinâmica de **concentração** á dinâmica de **dispersão**
- Outro que opõe a dinâmica de **centralização** á dinâmica de **descentralização**

Daí resultando as formas: **Dispersão Descentralizada**, **Concentração Descentralizada**, **Concentração Centralizada** e **Dispersão a partir de um centro** (*urban sprawl*)

No que respeita à posição face aos riscos naturais considerou-se um Eixo de Contrastação que opõe Desenvolvimento Urbano com forte **exposição** a esses riscos e Desenvolvimento Urbano com **prevenção** desses riscos

Como se explica no relatório que acompanha este documento escolheram-se como **Configurações contrastadas** para Resolução deste Incerteza Crucial as duas seguintes:

Configuração “**Extensão & Exposição**”

Configuração “**Compactação & Prevenção**”

2ª INCERTEZA (FUNCIONAMENTO)

Qual será a resposta às exigências de Sustentabilidade na Região, ao nível da Mobilidade e Energia

Começamos por considerar que a resposta a esta Incerteza envolvia duas questões distintas:

- Uma relativa aos modos como seria resolvida a **Mobilidade** na Área Metropolitana
- Outra relativa ao modo como seria resolvida questão da forma de abastecimento de **Energia** e o modo de promover a maior eficiência na utilização da energia pelos sectores “residencial e serviços”, procurando que o paradigma das soluções fosse também replicado para a gestão do “**Ciclo da Água**”

No que respeita à **Mobilidade** construi-se uma tipologia que distingue quatro grandes tipos de solução que resultam da consideração do cruzamento de dois eixos de contrastação

- Um que se centra na oferta de **transportes colectivos**, opondo a preferência pelo modo ferroviário (nas suas várias formas) como estruturador do transporte colectivo, com centralização de operadores a uma preferência por soluções com maior variedade de modos centralizada na formatação da rede e descentralizada quanto aos operadores
- Outro que se centra no modo de integração do **transporte individual**, opondo uma preferência pela maior eficiência do transporte particular à preferência pela oferta de transporte público de uso individual em formas variadas

Daí resultando as formas: Modo Ferroviário/Oferta de Transporte Público de Uso Individual; Variedade de Modos Colectivos /Oferta de Transporte Público de Uso Individual; Variedade de Modos Colectivos /Eficiência Transporte Particular; Modo Ferroviário/ Eficiência Transporte Particular

No que respeita à posição face à Energia (e se possível ao “ciclo da água”) considerou-se um Eixo de Contrastação que opõe Electricidade e Eficiência Centralizadas e Electricidade e Eficiência Distribuídas (E2)

Também aqui foram escolhidas como **Configurações contrastadas** para Resolução deste Incerteza Crucial as duas seguintes:

Configuração “Mitigação Soft & Imitação”

Configuração “Mitigação Hard & Inovação ”

3º INCERTEZA (FUNÇÕES)

Qual será Dinâmica das Actividades e das Funções Geoeconómicas Europeias que irão caracterizar a Região?

Começamos por considerar que a resposta a esta Incerteza envolvia duas questões distintas:

- Uma relativa às actividades que materializariam no horizonte 2020 as funções internacionais da AML
- Outra relativa ao modo como se distribuiriam no espaço da AML três tipos de funções chave das metrópoles - produção de conhecimento, serviços de saúde/ ensino de medicina, oferta de entretenimento/ arte e cultura

No que respeita à primeira questão **distinguiram-se** quatro trajectórias diferenciadas que resultam da consideração do cruzamento de dois eixos de contrastação

- Um que opõe a predominância do par **Lazer & Logística** nas funções internacionalizadas da AML a uma trajectória **Variedade & Inovação** em que se contemplariam outros serviços, indústrias com maior componente de inovação e indústrias criativas - todas elas supondo um mais elevado nível de qualificação de recursos humanos e de potencial de atracção e inovação
- Outro que opõe uma orientação para mercados e alianças de proximidade (geográfica e linguística) a uma orientação para mercados e alianças mais globalizadas (europeias e extra europeias)

Daí resultando as combinações: **Variedade & Inovação /Proximidade); Variedade & Inovação/Global); Lazer & Logística/Global e Lazer & Logística/Proximidade (X 4)**

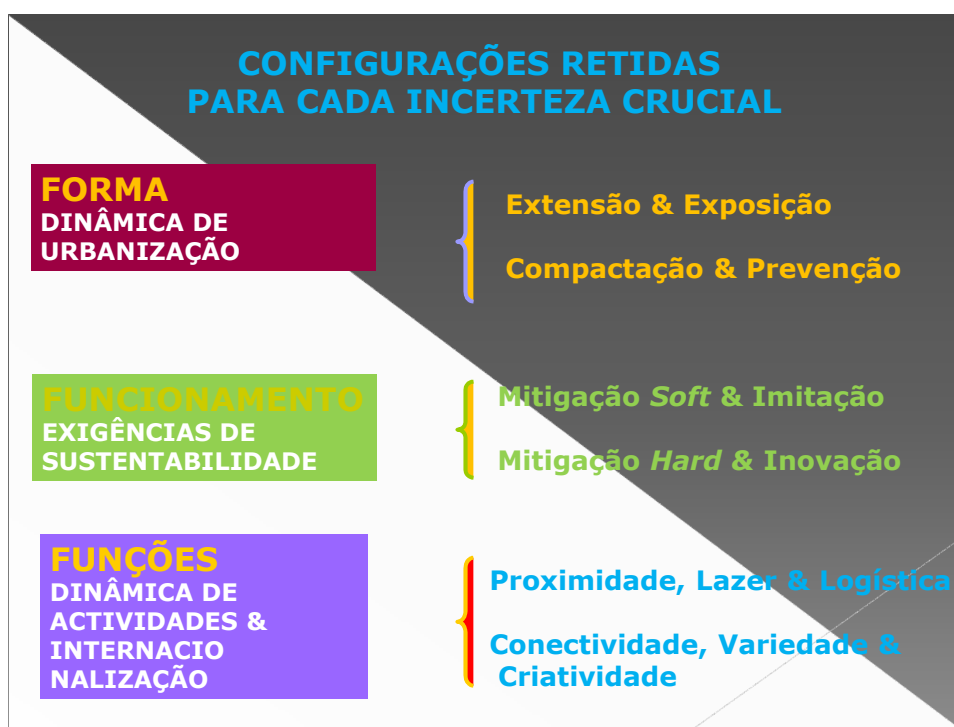
No que respeita à segunda questão considerou-se um Eixo de Contrastação que opõe **Conhecimento/Saúde/Entretenimento Concentrados na Margem Norte do Tejo 1) e Conhecimento/Saúde/Entretenimento Repartido entre as Margens**

Escolheram-se como **Configurações contrastadas** para Resolução deste Incerteza Crucial as duas seguintes:

Configuração “ Proximidade , Lazer & Logística”

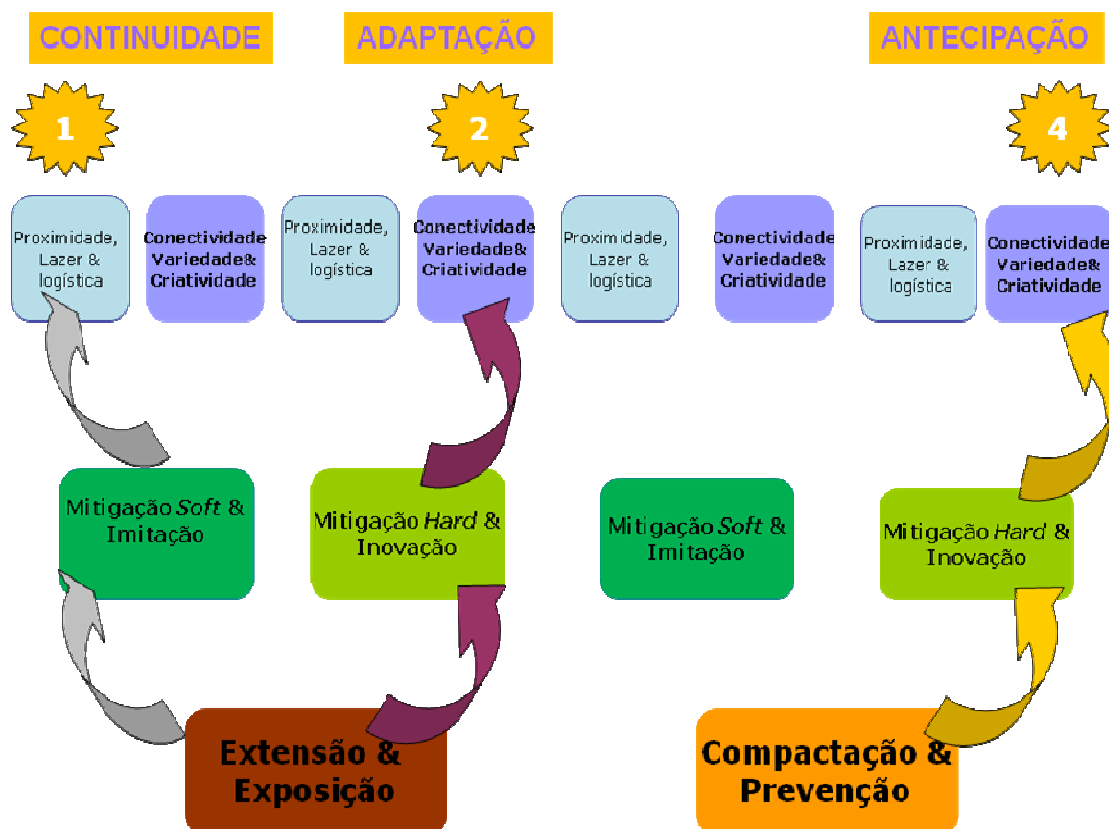
Configuração “ Conectividade, Variedade & Criatividade”

O conjunto das Configurações seleccionadas para cada Incerteza está sintetizado no Quadro seguinte



Seleccionaram-se seguidamente **três** das oito possíveis combinações destas Configurações para a construção de Cenários, conforme se representa na Figura VIII e que, pela contrastação que permitem nos parecem adequadas para explorar de forma útil o Espaço dos “Possíveis Futuros” da AML organizados em torno das três Incertezas cruciais seleccionadas

FIGURA I
OS TRÊS CENÁRIOS SELECIONADOS



Para cada um destes Cenários, além de desenvolver a trama de base que resulta da interacção do modo particular como se resolvem as três Incertezas em cada um deles - procurou-se mais em detalhe explicitar como seriam resolvidas as questões relacionadas com algumas das infra-estruturas que estão ainda por construir ou por redefinir

Após discussões realizadas ao longo dos meses da preparação do PROTAML foi considerado como Cenário que servisse de base à elaboração da Visão o Cenário Antecipação, com as necessárias adaptações para ter em conta decisões já assumidas quanto a grandes infra-estruturas.

CENÁRIO “ANTECIPAÇÃO”
Elementos definidores

- ▣ **COMPACTAÇÃO & PREVENÇÃO**
- ▣ **MITIGAÇÃO *HARD* & INOVAÇÃO**
- ▣ **CONECTIVIDADE, VARIEDADE & CRIATIVIDADE**

- A AML, para além das suas funções de principal pólo terciário no mercado “doméstico” afirmar-se ia como um pólo europeu de serviços - incluindo indústrias criativas (vd. entretenimento digital), serviços às empresas (serviços de valor acrescentado e prestados á distância), serviços logísticos, turismo de elevada qualidade e serviços de saúde, com aposta no turismo sénior; instalação de Universidades de Empresas Multinacionais e de uma ou duas Clínicas de prestígio internacionais); e ao contrário do Cenário anterior, afirmar-se ia também em actividades de base industrial mais intensivas em competências e conhecimentos, sendo exemplos as comunicações e electrónica; o sector automóvel (mobilidade eléctrica e híbrida) e a engenharia naval e oceânica; e desempenharia funções mais sofisticadas enquanto plataforma de integração e serviços associadas às multinacionais de economias emergentes da Ásia, incluindo uma vertente de centros de competência e de I&D
- A AML veria fortemente reforçada a sua conectividade global, por via de infra estruturas, serviços e operadores globais, quer associados ao transporte aéreo, quer ao transporte marítimo intercontinental e de curta distância; a combinação de um aeroporto com grande terminal de carga aérea e portos de águas profundas próximos faria da Península de Setúbal uma região atractiva para investimento em indústrias (montagens etc)
- A mobilidade seria resolvida a partir da combinação das redes em modo ferroviário (com a rede do metro a ganhar maior conexão entre as linhas actuais), com a criação de operadores rodoviários actuando á escala da AML e renovando por completo as suas frotas (incluindo uma componente de veículos híbrido e eléctricos), com a constituição de nós de interface comuns a todos os operadores; e com a multiplicação da oferta de soluções individuais de mobilidade em regime de aluguer
- A intervenção na área energética seria centrada na mudança nas redes de abastecimento energético nas zonas de maior concentração populacional, no sentido da electricidade distribuída; e em termos de mobilidade urbana seria dada primazia à redução das necessidades de mobilidade por recurso às Tecnologias de informação e à mobilidade urbana centrada na revisão completa do quadro actual de operadores de transporte público rodoviário e suas áreas de intervenção; à renovação das frotas rodoviárias para motorizações híbridas e eléctricas, em paralelo com soluções em modo ferroviário mais flexíveis e menos onerosas
- Neste Cenário assistir-se-ia na **margem norte** da AML a uma recentragem do crescimento urbano na cidade de Lisboa e em três ou quatro centros em seu redor (ex Sintra /Cascais; Loures; Vila Franca / Alverca) com forte aumento da densidade urbana . Haveria uma forte implantação de actividades de serviços geradoras de emprego em Lisboa e nos referidos centros que a rodeariam, reduzindo significativamente o crescimento dos movimentos pendulares. O regresso de população à cidade de Lisboa não ficaria limitado ao segmento de maiores posses. No concelho de Lisboa, e em torno da Portela surgiria a principal localização a oferecer no mercado internacional aos operadores exteriores

à Europa que quisessem utilizar Lisboa como base de operações na Europa para funções de *back office*, formação, gestão logística etc

- Neste Cenário a **margem Sul** iria captar um conjunto de actividades na área do **Conhecimento, Saúde e Entretenimento e Cultura**; esta orientação poderia concretizar-se nos exemplos que se seguem:

(**Entretenimento** – BARREIRO - Parque de Diversões da AML e “cidade do audiovisual e multimédia”; **Saúde** - SEIXAL – instalação de um Hospital Escolar e transferência da Faculdade de Medicina da UNL **Conhecimento**- ALMADA /Universidade, Madan Parque, Industrias da Defesa e novo pólo da industria de micro electrónica **Indústria** – pólo de Engenharia naval no Alfeite com instalações de manutenção de submarinos) completados com a instalação na Península de Setúbal de um Parque Temático “Oceanos” com acesso a infra-estruturas para turismo submarino)

- As questões da Sustentabilidade levariam a intervenções profundas na organização do território por razões que se prendem com a prevenção de riscos ambientais; neste Cenário assistir-se-ia a uma realocação em larga escala de actividades estratégicas e de concentrações residenciais localizadas em zonas de maior risco e sem condições de resiliência para zonas mais seguras da AML (afastamento da zonas ribeirinhas e dos leitos de cheia e das zonas de maior risco sísmico)
- Neste Cenário, mais do que nos anteriores, a AML ofereceria uma variedade de oportunidades de emprego com elevada qualificação, ao mesmo tempo que absorveria recursos humanos libertados das actividades em declínio graças à multiplicação de serviços associados à sustentabilidade

VISÃO ESTRATÉGICA

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) ocupa uma posição muito singular no País e na Região mais vasta em que se integra, desempenhando um papel específico e fundamental, na medida em que integra uma parte muito significativa dos componentes estruturantes e estratégicos do desenvolvimento do País e da sua internacionalização

Grande pólo terciário e de consumo, base de exportação do principal *cluster* actual do país, concentrando os principais recursos em investigação, desenvolvimento científico e tecnológico, bem como a maior concentração de serviços avançados às empresas e as infra-estruturas culturais e desportivas do país, sendo já hoje uma das principais regiões turísticas de Portugal, função que se irá reforçando, 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 territorial.

1. VISÃO ESTRATÉGICA – OBJECTIVO GERAL E EIXOS DE IMPLEMENTAÇÃO

A Visão Estratégica que se propõe para a Área Metropolitana de Lisboa responde a três imperativos hoje consensuais no conceito abrangente de Desenvolvimento Sustentável. – **COMPETITIVIDADE, SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL e EQUIDADE**

“No horizonte de 2020 a AREA METROPOLITANA DE LISBOA transformar-se-á numa metrópole cosmopolita, de dimensão e capitalidade europeias relevantes, plenamente inserida na sociedade do conhecimento e na economia global, no mapa dos destinos turísticos de alta qualidade, muito atractiva pelas suas singularidade e qualidade territoriais, natureza e posicionamento global

A sustentabilidade ambiental, o reforço da coesão sócio - territorial, 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.”

Consideraram-se Cinco Eixos para implementação deste Objectivo Geral.

1. CONECTIVIDADE, COMPETITIVIDADE E COSMOPOLITISMO
2. POLINUCLEAÇÃO E COMPACTAÇÃO
3. SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL E SINTONIA COM A NATUREZA
4. DINÂMICA DE INTEGRAÇÃO SOCIAL E DE QUALIFICAÇÃO
5. GOVERNABILIDADE E GOVERNANÇA

Vejamos quais as principais Orientações a contemplar em cada um destes Eixos.

1º EIXO - “CONECTIVIDADE, COMPETITIVIDADE E COSMOPOLITISMO”

A estratégia de desenvolvimento para a Área Metropolitana de Lisboa, no horizonte 2020, tem que colocar a internacionalização como um dos seus principais objectivos, e, sobretudo, de o fazer de uma forma acertada com o tempo e o espaço das acções a desenvolver. Para a AML o objectivo estratégico da internacionalização deve ser um objectivo de (re)qualificação das funções desempenhadas à escala nacional, ibérica, europeia e mundial, construindo vantagens competitivas duradouras através de escolhas pragmáticas e especializadas. Trata-se de aumentar drasticamente 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 atracção de recursos humanos qualificados e criativos, a existência de um clima de negócios atractivo à escala mundial são factores chave para atingir essa requalificação.

Principais Orientações:

- Uma Metrópole com excelente conectividade digital, incluindo uma cobertura extensiva em infra-estruturas de banda larga, serviços diversificados e competitivos, operadores inovadores e internacionalizados. E ao mesmo tempo uma Metrópole com as suas actividades de serviços inteiramente organizadas em torno do ciberespaço e dotada de uma oferta de energia altamente fiável, condição de um bom funcionamento em rede
- Uma Metrópole que concentrando - ou acedendo na sua proximidade - a infra-estruturas chave da conectividade internacional do País – Novo Aeroporto de Lisboa, Portos de Lisboa, Setúbal e Sines, plataformas logísticas internacionais, caminhos de ferro de ligação internacional (quer para passageiros quer para carga -AV Lisboa Madrid) - as torne acessíveis a todo o país e competitivas no seu funcionamento .
- Uma Metrópole planeada por forma a assegurar a localização articulada destas infra-estruturas, potenciando as suas sinergias com o mais baixo custo de investimento e concentrando em espaços

dedicados as actividades directamente associadas à sua exploração; reduzindo assim o consumo de espaço necessário ao seu funcionamento, destacando-se as sinergias que podem resultar da máxima proximidade e articulação entre aeroporto e portos e da ligação destes por ferrovia ao resto do País, a Espanha e ao resto da Europa e da ligação da AV ao Novo Aeroporto de Lisboa

- Uma Metrópole que desenvolva as condições de contexto, as instituições e as iniciativas que lhe permitam tornar-se num **pólo de conhecimento, competências e criatividade** à escala europeia, nomeadamente no que se refere a:
 - Instituições de Ensino Superior e de Investigação de grande qualidade, integradas em redes internacionais, cooperando entre si e com os principais pólos empresariais, dinamizando infra-estruturas e operadores que promovam a criação e o apoio a novas empresas inovadoras
 - Ambiente favorável à criação artística e cultural, pela capacidade de atrair talentos do mundo pelo dinamismo das suas indústrias criativas e pela valorização criativa do património histórico e cultural
- Uma Metrópole com dimensão relevante como centro de serviços internacionais e localização atractiva para multinacionais europeias e de outros continentes ao mesmo tempo que se torne capaz de fixar mais actividades intensivas em conhecimento e criatividade como por exemplo as indústrias criativas, as indústrias da saúde, o *software* e serviços informáticos, a nova electrónica e comunicações; e consiga ampliar e/ou renovar as actividades que a distinguem nos sectores automóvel, aeronáutica e engenharia naval e oceânica em direcção a segmentos com maior potencial de crescimento no futuro
- Uma Metrópole que se prepare ao longo da próxima década para se tornar num dos pólos europeus de tecnologias e actividades de exploração e monitorização dos Oceanos, com destaque para as que permitam conhecer e vir a explorar os recursos biológicos, energéticos e minerais subaquáticos, fazendo convergir para esta área pólos de conhecimento existentes, orientação que em termos territoriais se traduza na salvaguarda dos melhores espaços utilizados ou susceptíveis de utilização em engenharia naval e oceânica
- Uma Metrópole reconhecida a nível mundial como um destino seguro, atractivo e competitivo, com um enfoque numa oferta diversificada de *short & city breaks* de motivação cultural, de turismo de negócios, de turismo Desportivo (golfe, náutica de recreio, actividades equestres), de turismo residencial e de natureza, capaz de conquistar uma procura exigente, sofisticada e de maiores rendimentos, através de uma qualificada prestação de serviços. E ao mesmo tempo uma Metrópole Inserida numa Região que se torne num pólo de turismo sénior e de saúde e de actividades de formação de empresas multinacionais
- Uma Metrópole que saiba proteger e desenvolver as potencialidades agrícolas e florestais existentes para reforçar sua competitividade e diferenciação internacional mediante a promoção de sistemas de agricultura de produção agrícola e florestal que reúnam condições agro -ecológicas e sócio-

estruturais que lhes assegurem no futuro, níveis de produtividade económica e de dimensão física alcançáveis com base em práticas agrícolas certificadas do ponto de vista do ambiente, do bem-estar animal e da segurança alimentar.

- Uma Metrópole que reforce o seu Capital Simbólico em torno do que a pode distinguir no seio da Europa e da Península Ibérica -para além da sua localização, amenidades e beleza – nomeadamente em termos de património histórico e de relacionamento no Mundo. O Capital Simbólico de Lisboa poderia reforçar-se em torno de três conceitos fortemente inter-relacionados – **Descobertas, Oceanos, Relacionamento com a Ásia** – conceitos - força em torno dos quais a Área Metropolitana de Lisboa precisa urgentemente de se dotar de redes museológicas, equipamentos culturais e de divulgação científica e de Parques Temáticos que, servindo o País, se tornem atractivos no contexto europeu

2º EIXO - “POLINUCLEAÇÃO E COMPACTAÇÃO”

A Área Metropolitana de Lisboa deve adoptar um novo modelo territorial de desenvolvimento favorável à dupla convergência: intra-regional e comunitária, devendo basear-se nos princípios da cidade compacta (maior aposta na oferta conjunta de localizações de residência, trabalho e serviços, maior importância atribuída à reabilitação e qualificação dos espaços construídos existentes, controlo do crescimento urbano extensivo, etc.) e da polinucleação (complementaridade interna, emergência de novas centralidades, organização mais sistémica), afirmando-se no interior de um Espaço Metropolitano polinucleada,

Principais Orientações:

- Uma Metrópole que distribua as actividades principais que a distinguem no contexto nacional e internacional por forma a explorar vantagens de aglomeração e a consolidar factores de diferenciação para as actividades mais dependentes da valorização territorial; destacando-se as seguintes orientações:
 - Concentração das indústrias exportadoras com maiores exigências de escala e de espaço na margem Sul do Tejo, localizando na margem Norte as actividades aeronáuticas com base em Alverca.
 - Concentração das actividades logísticas e industriais de serviço metropolitano em infra estruturas devidamente equipadas na margem Norte – por exemplo Vila Franca de Xira/Alverca, MARL/Vialonga e Pero Pinheiro/Lourel/Mem Martins - invertendo o processo dispersivo e concentrando-as

- Renovação das actividades no Arco Ribeirinho Sul em torno de indústrias e serviços intensivos em conhecimento – electrónica, *software*, novos materiais funcionais e estruturais - e de actividades metropolitanas de ensino, saúde e entretenimento
- Criação de pólos de actividades das indústrias criativas e de saúde na envolvente urbana de Lisboa, com destaque para o corredor Cascais /Sintra
- Localização de uma nova centralidade para imobiliário de negócios a localizar no espaço circundante da Portela, onde se venha a concentrar a oferta de espaço terciário para o mercado internacional
- Uma **Metrópole** que, pretendendo ser um destino turístico de excelência, espaço de lazer e vivências de Cidade, de mar e de natureza, permita desfrutar numa área geograficamente concentrada e de fácil acesso um conjunto único de património histórico, cultural, natural e humano , o que envolve, nomeadamente:
 - Reforço e ampliação da visibilidade e notoriedade nos principais mercados emissores, da capital Lisboa, do Eixo Estoril - Cascais - Sintra
 - Valorização dos excepcionais atributos naturais e paisagísticos do território, ancorado nas serras de Sintra e da Arrábida, nos estuários do Tejo e do Sado, na frente Atlântica e num conjunto diversificado de áreas de elevado valor paisagístico
 - Criação de condições para que os municípios da Península de Setúbal se constituam em destinos privilegiados para turismo residencial e de 2ª residência, de golfe turístico e de actividades equestres, de actividades na natureza e de náutica de recreio
- **Uma Metrópole mais Polinucleada**, dotando-se com pólos de emprego terciário e industrial fora do concelho de Lisboa, localizados nos eixos por onde passam a maioria dos movimentos pendulares com Lisboa – por forma reduzi-los no médio e longo prazo - e mediante uma concentração em espaços próprios, evitando a dispersão. A lista desses pólos poderia incluir:
 - Uma primeira coroa incluindo e na margem norte Oeiras, Cacém, Amadora, Odivelas, Loures e na margem sul Almada, Seixal , Barreiro/Moita, Montijo
 - Uma segunda coroa incluindo, Cascais, Sintra, Vila Franca de Xira/Alverca e Setúbal, Palmela
- Uma **Metrópole, em duas margens** em torno do estuário do Tejo, envolvendo:
 - O forte desenvolvimento do emprego, e sobretudo de emprego qualificado e funções metropolitanas de ordem superior (conhecimento, saúde entretenimento) na margem sul; uma maior articulação entre emprego e residência nesta sub-região e um menor crescimento dos movimentos pendulares com Lisboa

- A revitalização de Lisboa - Centro Metropolitano, em termos de funções económicas, incluindo a sua colocação no mercado mundial dos espaços de serviços e hotelaria de grandes cadeias e mesmo de residência para “classe criativa”;
- A revitalização de Lisboa em termos de funções residenciais, nomeadamente dando reposta às diferentes procuras de habitação ao longo do ciclo de vida das classe médias
- Uma **Metrópole mais Compacta** – organizando núcleos multifuncionais de emprego/residência servidos por eixos de transporte colectivos e plataformas de acesso a soluções individuais de mobilidade; com reforço dos espaços intersticiais de lazer e natureza, no contexto das seguintes orientações territoriais:
 - Crescimento da **nova edificação urbana** prioritariamente em duas zonas – Espaço Metropolitano Poente e a Área Central da Península de Setúbal
 - Interdição do crescimento urbano no Espaço Nascente Agro-Florestal, **gerindo o impacto da construção do NAL distribuindo-o por pólos urbanos já existentes**
 - Reordenamento da edificação e libertação de espaços abandonados no nas envolventes urbanas a Oeste e Norte de Lisboa
 - Recuperação e reconstrução do edificado sempre que este tenha uma valia arquitectónica evidente e uma possibilidade de ganhos significativos de funcionalidade a custos competitivos para os segmentos a que se destina, contribuindo deste modo para uma melhor utilização dos espaços construídos, de forma a diminuir a pressão sobre o espaço urbanizável e impulsionar a revitalização demográfica e económica das áreas urbanas com maiores problemas de envelhecimento e de declínio funcional e económico.
- Uma Metrópole que se dote de uma conectividade intra-regional, que fomente um funcionamento mais polinucleado da AML e um ordenamento mais compacto, privilegiando a consolidação dos pólos do sistema urbano servidos por rede de transporte colectivo (TC) de maior capacidade, promovendo a densificação das áreas servidas por sistemas de TC, assegurando que essa densificação se processa contemplando as vantagens associadas à multifuncionalidade dos espaços e impondo a avaliação da amarração ao sistema de transportes nas situações de novas urbanizações ou pólos de desenvolvimento; procurando que os novos equipamentos colectivos concorram através da sua localização para os objectivos de sustentabilidade da AML, economizando no consumo de espaço e considerando a acessibilidade através dos serviços de transportes público como variável determinante na definição das opções locativas.
- Uma Metrópole com uma repartição modal dos transportes mais equilibrada tendo em conta as actuais debilidades do sistema de TC na AML tornando-se necessário desenvolver as redes de transporte ferroviário – pesado e ligeiro - de modo que este se assuma como a espinha dorsal da estruturação do território metropolitano, ganhando competitividade face ao transporte individual (TI) e recuperando os níveis de procura que tem vindo a perder nas últimas décadas, destacando-se:

- Ligação do NAL à rede ferroviária convencional
- Fecho do Anel Ferroviário Metropolitano, através da Terceira Travessia do Tejo
- Extensão do metro do Sul do Tejo ao conjunto do Arco Ribeirinho Sul e reforço da configuração em rede do Metro de Lisboa na margem Norte
- Reformulação de traçado, renovação e expansão de funções da Linha do Oeste, passando por Loures e entroncando com as linhas de Cascais e Sintra
- Consideração de uma ligação ferroviária Torres Vedras/Malveira/Loures/Setúbal constituindo uma diagonal ferroviária metropolitana, com atravessamento de Lisboa no Eixo Lumiar/campo grande/Praça de Espanha/ Ponte 25 de Abril
- Uma Metrópole inovadora em termos de novas soluções de transporte - quer de transportes colectivos em sitio próprio (TCSP), que assegurem uma boa eficiência a três níveis (da procura, da oferta e da sociedade), quer de transporte individual em veículos próprios ou alugados utilizando tecnologias menos poluentes

3º EIXO - “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 como corolário a inversão da actual tendência de urbanização expansiva com forte concentração nas zonas suburbanas e litorais. É também necessário que as intervenções públicas ao nível da provisão de infra-estruturas e equipamentos colectivos evoluam do ciclo da cobertura para o ciclo da eficiência, qualidade e segurança dos serviços prestados.

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 monumentos nacionais.

O modelo territorial a adoptar neste período deve garantir o funcionamento sistémico e sustentável dos sistemas hídricos e das estruturas ecológicas, preservando o potencial ecológico e de biodiversidade do território regional. Deve apostar também no funcionamento sistémico das redes e infra-estruturas de mobilidade que promovam a multimodalidade, inter-conectividade e a conectividade internacional, de forma a garantir a sustentabilidade ambiental e a eficiência energética.

Principais Orientações:

- Uma Metrópole que utilize as exigências de Sustentabilidade como alavanca de inovação e atracção de novas actividades nas áreas da comunicação, mobilidade e energia, procurando ser local de

experimentação e desenvolvimento de soluções tecnológica e organizativamente inovadoras a nível europeu, com destaque para soluções de transporte público de uso colectivo ou individual com motorizações e menos poluentes e gestão mais inteligente da mobilidade e para soluções de electricidade distribuída e de eficiência energética em cidades compactas

- Uma Metrópole que assegure a melhor gestão dos recursos hídricos em quatro vertentes: protecção do aquífero subterrâneo Tejo/Sado enquanto reserva estratégica da Região; garantia da qualidade da água nas origens actuais da água para abastecimento metropolitano; investimento na renovação dos sistemas de abastecimento de água aumentando a eficiência no seu uso e a sua reutilização; tratamento e valorização dos efluentes líquidos originados no espaço metropolitano
- Uma Metrópole mais resiliente a riscos naturais de grande impacto (riscos sísmico, de inundações e de alteração do nível do mar, esta num horizonte mais incerto) destacando-se duas orientações:
 - Maior controlo sobre o ritmo, localização e qualidade da edificação na proximidade das áreas costeiras e na beira-rio mais vulneráveis
 - Avanço para soluções arquitectónicas e urbanísticas inovadoras que marquem uma nova abordagem do “convívio” da cidade com água
- Uma Metrópole que salogue de utilizações alternativas não-agrícolas e não – florestais os solos com reconhecida aptidão agrícola e florestal mediante a adopção de uma estratégia de desenvolvimento agro-florestal e rural que viabilize sistemas de agricultura de produção ambientalmente orientados, quer assumam a forma do modo de produção biológico, e sistemas de ocupação e uso do solo que contribuam para a conservação da natureza e da biodiversidade e para o ordenamento do espaço rural, mediante uma opção multifuncional agrícola e florestal
- Uma Metrópole que reconheça a importância da riqueza ambiental e paisagística no seu interior e nos espaços que a rodeiam para a qualidade de vida dos seus habitantes e para sua diferenciação competitiva, nomeadamente através da consolidação da Rede Ecológica Metropolitana (REM) que se destina a constituir um sistema de áreas e ligações que integram, envolvem e atravessam as unidades territoriais e o sistema urbano no seu conjunto; esta rede foi constituída com base na delimitação de Áreas Protegidas e Classificadas, nos elementos de estrutura verde e nos padrões de ocupação de solo;

4º EIXO - “DINÂMICA DE INTEGRAÇÃO SOCIAL E DE QUALIFICAÇÃO”

A coesão social no próximo decénio deverá passar essencialmente por um investimento nas “Pessoas” com especial relevância para as dimensões de qualificação científica, cultural e social e com particular atenção a grupos sociais que protagonizam parte significativa dos protagonismos sociais e culturais e das dinâmicas demográficas da sociedade actual: jovens, imigrantes e desempregados.

À luz dos desafios da Cimeira de Lisboa, o principal desafio estratégico da coesão social, é a qualificação dos recursos humanos, que deverá assentar na capacidade de encetar uma política de ensino e de formação profissional articulada, inovadora e original, assente nos estabelecimentos e instituições já existentes. Este desafio exige um planeamento estratégico das actividades de formação profissional em estreita ligação com o ensino, que a partir da identificação das carências de qualificação das empresas, e nas respectivas actividades económicas, e dos referenciais de competências chave necessárias, permita concretizar acções sistémicas de melhoria das mesmas, nomeadamente nos sectores e empresas mais expostos à concorrência internacional. A articulação entre o sistema de ensino, a formação profissional e a inovação e desenvolvimento tecnológico, deve ter como objectivo permitir a modernização e actualização dos sistemas organizacional e produtivo e a especialização em sectores mais exigentes em conhecimento, como ainda, na criação de referenciais de competências - chave nos domínios em que são previsíveis as mutações tecnológicas mais avançadas. É necessário aumentar a qualificação e a adaptabilidade dos trabalhadores e das empresas, melhorando o acesso à formação, ao emprego e ao mercado de trabalho, especialmente através da promoção e reforço da inclusão social de pessoas com desvantagens e o combate à discriminação.

Mas é também necessário, preparar a cidade para um bom acolhimento da diversidade social e cultural que é cada vez mais o apanágio da Região. Torna-se particularmente relevante enfoque nos espaços públicos, equipamentos de proximidade e de requalificação urbana através de processo integrados e participados de intervenção que fomentem uma coexistência positiva na cidade e aumentem a sua democraticidade interna.

Acredita-se que a cidade é o espaço colectivo de pertença a todos os cidadãos que aí têm de encontrar condições e oportunidades para a sua realização pessoal, social, política e económica. Na diversidade das culturas e modos de vida a cidade deve permitir a todos, e a cada um, um espaço de pertença simbólica mas também de enraizamento material em condições de qualidade e acessibilidade, aquilo que é hoje o bem-estar urbano de uma cidade moderna.

É na diversidade das funções urbanas – trabalho, lazer, cultura e convivência – e na diversidade social e cultural apanágio dos tempos modernos que a cidade encontra a sua verdadeira dimensão cosmopolita e cada um se sente com o “direito à cidade”.

Principais Orientações:

- Uma Metrópole capaz de gerar uma diversidade de empregos – altamente qualificados, qualificados e relativamente desqualificados - e de formas de inserção no mercado de trabalho – permanente, temporária, com interrupções para formação etc - que façam do emprego o principal elemento chave de integração social da população em idade activa

- Uma Metrópole que disponha das instituições, dos mecanismos e das práticas inovadoras que permitam de **forma contínua ao longo da vida** melhorias de qualificação – conhecimentos e competências - apostando na acumulação de “capital humano “ como factor chave de mobilidade social ascendente, incluindo da população imigrante
- Uma Metrópole que pela diversidade de percursos permita mobilizar as potencialidades criativas do maior número dos jovens que nela habitam, combatendo ao mesmo tempo as forças, sempre presentes, de exclusão e marginalização
- Uma Metrópole que invista em larga escala nas infra-estruturas, serviços e iniciativas que a tornem um espaço amigável para a população mais idosa com destaque para as áreas da saúde e do apoio às populações mais dependentes
- Uma Metrópole que se distinga pela capacidade de integração de uma crescente população imigrante, o que passa não só pela dinâmica do mercado de trabalho, mas também pelo apoio à existência de comunidades dinâmicas do ponto de vista das trocas inter-culturais e artísticas e da solidariedade
- No âmbito dos equipamentos colectivos é necessário, por um lado, reduzir as desigualdades sócio-territoriais existentes, privilegiando a localização de novos equipamentos em áreas carenciadas, reforçando a armadura de pólos de serviços regionais, nomeadamente na Península da Setúbal, assegurando níveis elevados de acessibilidade pela globalidade da população, e, finalmente, assegurando uma boa programação nas novas áreas urbanas.

5º EIXO - “GOVERNABILIDADE E GOVERNANÇA” (EM REVISÃO)

A obtenção de resultados credíveis na fase da passagem da concepção à realização dos projectos estruturantes que efectivamente alterem Área Metropolitana de Lisboa em termos de modernização e construção do futuro exige modificações institucionais que adequem os instrumentos políticos aos resultados desejados.

Principais Orientações

No quadro da prevista criação das regiões Político-Administrativas dotar a Junta Metropolitana com competências e poderes reforçados de planeamento e gestão estratégicos e operacionais que permitam uma racionalização integradora das intervenções sectoriais no território.

Do mesmo modo, a Junta Metropolitana deverá ser dotada de competências reforçadas de contratualização, com a administração regional e a administração central nos domínios-chave da gestão metropolitana.

- Atribuir à CCDR um feixe de atribuições de escrutínio dos projectos, em âmbitos como o planeamento e o licenciamento, que, centralizando o nódulo de tutela central indispensável, simultaneamente conferisse eficiência e celeridade aos processos, assegurando a sua realização em adequados termos técnicos e legais. A explicitação de funções da CCDR deveria ser feita em termos que clarificassem o seu relacionamento com as Direcções-Gerais e os Institutos, assegurando à CCDR a possibilidade de, nas áreas que são da sua competência, assumir a respectiva coordenação da condução dos processos;
- No que concerne à **melhoria da governança**, há que assegurar com realismo parcerias com a sociedade civil que possibilitem a instrumentalização de meios jurídicos, mas sobretudo políticos, culturais, sociais e técnicos, que operacionalizem os projectos estruturantes que não possam avançar sem o recurso a todas as forças produtivas emergentes na sociedade, mesmo as exógenas ao Estado em sentido estrito, o qual hoje se sabe não possuir o impulso suficiente para o complexo processo de modernização em aberto. E aqui as Câmaras Municipais têm de ter um papel liderante, envolvendo-se com prioridade em projectos que no passado não constituíam o seu múnus emblemático. Têm de assumir uma função catalizadora e dinamizadora de projectos de impacto regional/local de inovação, assegurando, reunindo e coordenando esforços públicos e privados, inclusive na área de desbloqueamento de situações de exclusão social de grande melindre, em ordem à realização dos projectos regionais de efectivo desenvolvimento. Só assim cumprirão o seu desiderato de representantes de proximidade de populações que querem o progresso e estão preparadas para o promover e para o usufruir.

Modelo Territorial

Esquema Global do Modelo

O QUE É O 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 tendências; deve eliminar, “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.

AS ALTERAÇÕES AO MODELO TERRITORIAL

O esquema de modelo territorial agora proposto 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.

No que respeita às dinâmicas territoriais 2002-2009, deve sublinhar-se que as suas grandes linhas foram antecipadas pelo PROTAML 2002, mormente no que concerne à compactação de algumas áreas urbanas menos consolidadas e à afirmação de um conjunto de pólos que robusteceram o potencial de policentrismo da Área Metropolitana de Lisboa. Em contrapartida, não foi possível suster, em várias frentes, tanto na Península de Setúbal, como na Grande Lisboa, o processo de fragmentação e dispersão urbanas, não obstante algumas acções de sucesso por parte das autarquias municipais. O automóvel individual, em correlação com o expressivo crescimento das infra-estruturas rodoviárias, foi o principal suporte deste dinamismo.

Por outro lado, apesar dos esforços conjuntos do Estado e das Autarquias, ainda persistem importantes nucleações de *habitats* precários ou muito degradados, assim como áreas de habitação social em processo de declínio.

As áreas industriais desactivadas têm uma forte representação na AML, com particular expressão na Península de Setúbal, de Almada a Alcochete e no concelho de Setúbal, bem como no eixo Sacavém – Vila Franca de Xira, no concelho da Amadora e em situações pontuais de outros concelhos da Grande Lisboa, casos de Oeiras, Odivelas, Loures e Lisboa. Entre 2002 e 2009 a situação da maior parte destes “pousios industriais” não se alterou significativamente, não se tendo operado um processo mimético

relativamente à zona de intervenção, o que levou, a partir dos anos 90, à realização do Parque das Nações, na zona oriental de Lisboa.

No que respeita à Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental (EMPVA), apesar de algumas acções “erosivas”, o modelo de 2002 permanece válido e a sua consolidação exequível, devendo esta constituir um objectivo maior do PROTAML, tanto na Península de Setúbal, como em Lisboa Norte.

Embora não faça parte especificamente da EMPVA, a componente agrícola e florestal foi objecto de abandono ou de alterações de usos que levaram não só ao enfraquecimento económico do sector como à desvalorização paisagística de alguns trechos da AML, quer por efeito da expansão urbanística, mais ou menos desordenada, mas nem sempre de génese ilegal, quer pela intrusão menos cuidada de infra-estruturas, sobretudo rodoviárias. Daí a necessidade de intervenção em várias frentes, de modo a acautelar as diferentes dimensões (económica, social, cultural e ambiental) do ainda rico património de espaços agrícolas e florestais.

A agricultura na AML não constitui apenas uma reserva estratégica para o seu abastecimento, mas dá também um importante contributo para a economia regional e nacional.

Foi no domínio dos *Transportes e Logística*, que o PROT 2002 menos resistiu às transformações estruturais que entretanto se verificaram na AML. Por um lado, porque se geraram várias disfunções com a excessiva expansão do uso do transporte individual, induzidas pela convergência de diversos factores - oferta de infra-estruturas rodoviárias, modelo de ocupação e de urbanização, dispersão de actividades económicas, alterações nos valores sociais/ culturais; por outro lado, pela ausência de uma visão e de uma **praxis** no que concerne ao sistema de transportes na AML, quer para pessoas, quer para mercadorias: a inexistência de uma entidade metropolitana de transportes e a incontrolada dispersão das actividades por todo o território que releva da logística, são as duas dimensões maiores do desastre económico, urbanístico e ambiental.

Importa assim, urgentemente, aproveitar as oportunidades que poderão decorrer dos grandes investimentos públicos e privados que vão ter lugar na AML, para tornar este território mais rico, mais coeso e mais competitivo: Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), Comboio de Alta Velocidade (CAV) e Terceira Travessia do Tejo (TTT).

Para isso, é necessário corrigir aquelas disfunções, não descurando as articulações a várias escalas e oferecer, também a diferentes escalas, as condições infra-estruturais para que aqueles grandes investimentos consigam os seus objectivos.

As alterações que agora se propõem 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; maior eficácia energética; em suma, um desenvolvimento sustentável.

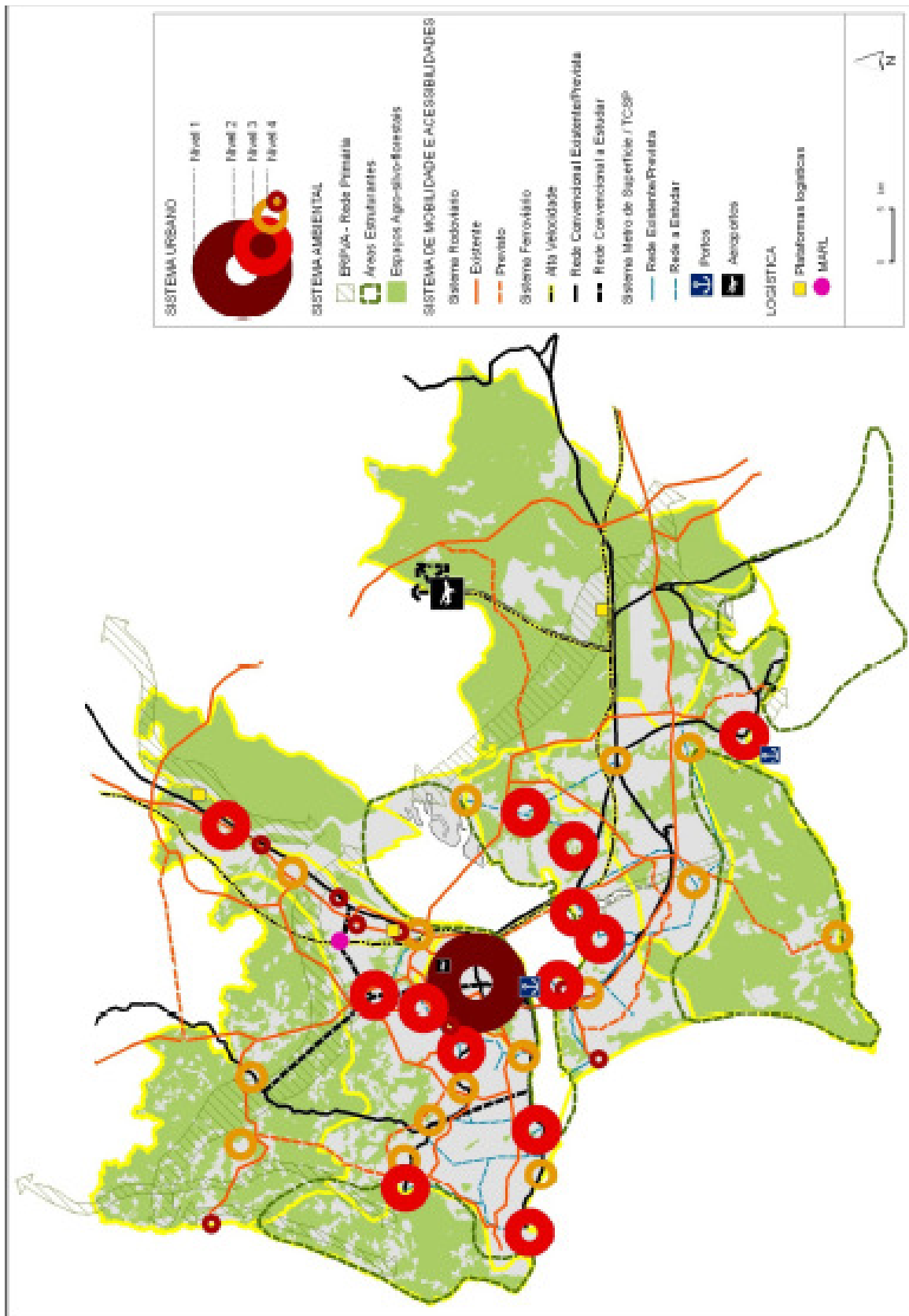
Em consonância com a *Visão Estratégica* enunciada, o **Modelo Territorial**, cujo ajustamento agora se propõe, **evidencia uma clara separação entre espaços urbanos e espaços predominantemente florestais e agrícolas**, traduzida na delimitação das unidades territoriais.

O sistema urbano é marcadamente polinucleado e hierarquizado, apontando-se como objectivo a afirmação de um conjunto de cidades de nível imediatamente abaixo de Lisboa, que devem constituir, ao mesmo tempo, centralidades, ao nível do emprego e da oferta de bens e serviços, e espaços de vida e de identidade no interior da Área Metropolitana: de Cascais a Setúbal, de Almada a Vila Franca de Xira, de Mafra a Sesimbra, as populações devem ter a possibilidade de aprofundar uma relação de identificação com as “suas” cidades, ao mesmo tempo que devem ser reforçados os laços identitários com a *cidade-mãe* (a *Metrópole*) e o todo que é a Área Metropolitana de Lisboa.

Em várias situações, as cidades tenderão a “assimilar-se” aos territórios administrativos, concelhos ou conjuntos de freguesias. Este processo é já claro em casos como Amadora ou Odivelas, e tende a aprofundar-se nos de Almada, Barreiro, Oeiras e Cascais. Note-se, que os concelhos de Amadora, Odivelas e Barreiro têm superfícies inferiores à que está destinada para o novo aeroporto de Lisboa (NAL), respectivamente 26, 23 e 33 km² para 34 km² do NAL.

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 modo ferroviário contrariando o excessivo uso do rodoviário, implica alterações nas prioridades de investimento público: entende-se que devem prevalecer, de acordo com procuras existentes ou expectáveis, os transportes colectivos em sítio próprio, com primazia para o comboio, o metro, o metro ligeiro ou outros modos correspondentes, adequados às procuras.



Modelo Territorial – Esquema Global

Unidades Territoriais

As unidades territoriais definidas para o PROTAML em 2002 revelaram-se de grande utilidade, não só no processo de aplicação deste instrumento, como na identificação das dinâmicas territoriais. Por isso, entendemos que o conceito deve ser mantido, nos termos em que foi consignado no documento de 2002:

“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 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 homogéneos, perfeitamente individualizados e identificáveis no território da AML, ou conjuntos de áreas com padrões de ocupação distintos, que por si só constituem sub-unidades territoriais, para as quais, ao nível metropolitano, faz sentido uma abordagem conjunta e uma intervenção integrada.”

Entretanto, as dinâmicas territoriais já assinaladas nas suas grandes linhas, e em particular a consolidação do processo de urbanização, nas vertentes física, económica, social e cultural, tanto na Grande Lisboa, mormente nos concelhos de Cascais, Sintra, Oeiras, Amadora, Odivelas, Loures e Vila Franca de Xira, como na Península de Setúbal, sobretudo no Arco Ribeirinho e na área central, sugerem que há vantagens em reduzir o número das unidades territoriais, para que continuem a responder da melhor forma aos objectivos que os instituíram. Esta redução resultou essencialmente da conglomeração das unidades de 2002 e, nalguns casos, de ajustamentos de fronteira.

Assim:

- a) Mantiveram-se inalteradas, ou praticamente inalteradas, as seguintes unidades territoriais: Estuário do Tejo (1), Estuário do Sado (2), Lezíria do Tejo (16), Arrábida - Espichel – Matas de Sesimbra (10);
- b) Eliminou-se a unidade Carregado/Ota/Azambuja (14), espaço que não faz parte da AML;
- c) Individualizou-se o espaço do Parque Natural de Sintra – Cascais, dotado de instrumentos de ordenamento do território, conducentes à sua consolidação enquanto

- área protegida, resultando da junção da unidade Serra de Sintra (11), com parte da unidade Litoral Atlântico Norte (12);
- d) Da junção do espaço Interior Norte Agrícola (13), com o remanescente do espaço (12), constituiu-se uma unidade designada por Norte Agro-Florestal;
- e) A unidade Nascente Agro-Florestal (15) passa a integrar os principais espaços agro-florestais da Unidade Espaço de Transição Nascente (9);
- f) A unidade Lisboa – Centro Metropolitano, passou a ser definida pelos limites do concelho de Lisboa, marcando assim a individualidade do fenómeno cidade de Lisboa;
- g) As unidades 3, 4 e 8 passam a constituir uma entidade única, caracterizada por processos urbanísticos diversos, em que se contrapõem centros urbanos/ cidades a várias situações de fragmentação, mas com necessidades de regeneração, implicando o todo uma estratégia de conjunto;
- h) O “Arco Ribeirinho Sul” é alargado de modo a incluir o espaço urbano de Alcochete, bem como espaços agrícolas a proteger nesse contexto urbano.
- i) O remanescente da unidade Espaço de Transição Nascente (9) e as unidades Planície Interior Sul (7) e Setúbal – Palmela (6), passaram a constituir uma só unidade, para a qual é proposto um papel chave, no reordenamento da Península de Setúbal: aproveitando os impactos das novas infraestruturas e, em particular do NAL e do caminho-de-ferro, deve proceder-se ao desenho de uma estratégia de reordenamento urbano, fomentando a articulação por um lado com Setúbal/ Palmela e, por outro lado, com o Arco Ribeirinho.

Na presente proposta mantém-se o objectivo de conter as manchas de ocupação urbana e salvaguardar, através de adequadas propostas de ordenamento, os espaços menos urbanizados, quer pelo domínio das actividades agrícolas e florestais, quer pelo estatuto de áreas protegidas assentes nos valores ambientais e paisagísticos.

Assim, das nove unidades territoriais de natureza terrestre (excluem-se os estuários do Tejo e do Sado), quatro representam 61% da superfície total da AML e uma população que em 2001 era de 144 801 (5,4%) e que no ano 2021 se estima em 228 000 habitantes, ou seja, 7,2% do total; isto significa que em 39% da superfície, viviam, em 2001, 2 517 000 habitantes (94,6%); em 2021, viverão cerca de 2 940 000 habitantes (92,8%).

Sistemas Estruturantes

Sistema Urbano e Competitividade

Sistema Urbano - Enquadramento Estratégico

O processo de alteração do PROT-AML encontra especial justificação no facto de estarem programados projectos reestruturadores do território metropolitano. Estes investimentos exigirão respostas adequadas do sistema urbano metropolitano de modo a promover um desenvolvimento mais compacto, contrariando-se o crescimento extensivo e fragmentado e conferindo-se prioridade à requalificação e à reabilitação urbana, conforme estabelecem o PNPOT, a ENDS e a Estratégia Regional “Lisboa 2020”.

Esta preocupação é tão mais pertinente quanto a AML, pese embora as políticas públicas tenham procurado robustecer a rede de cidades médias, continua a apresentar-se como a principal aglomeração urbana do país.

A dinâmica urbana verificada, embora ainda estruturada pela cidade de Lisboa, pelos eixos radiais tradicionais, pelo subsistema de centralidades do Arco Ribeirinho e pela aglomeração Setúbal-Palmela, evidenciou quatro linhas principais:

- › Perda de vitalidade dos centros urbanos consolidados, nomeadamente de Lisboa;
- › Alastramento das áreas consolidadas para espaços naturais contíguos;
- › Urbanização fragmentada definida por extensas áreas urbanas de génese ilegal;
- › Intensificação da edificação dispersa nas áreas rurais.

Para além do comprometimento dos solos agrícolas e florestais, o afastamento das áreas residenciais para localizações progressivamente mais distantes originou um recuo na utilização do transporte colectivo e a extensificação dos movimentos pendulares, gerando consumos energéticos incompatíveis com as ambições de sustentabilidade.

A concretização de uma forma urbana compacta, promotora de uma mobilidade mais racional, deverá ser alcançada tanto com a interdição da edificação em áreas agro-florestais, como pela regeneração dos tecidos urbanos, nomeadamente daqueles que apresentam maiores densidades populacionais e funcionais e melhores níveis de serviço de transporte público colectivo.

A melhoria do desempenho energético da AML e a criação de contextos funcionalmente mais densos assume idêntica relevância para a promoção da competitividade económica, tanto mais quanto ao longo das últimas décadas se verificou a dispersão das actividades económicas gerando-se disfuncionalidades no sistema logístico e uma crescente segregação entre as funções residenciais e económicas, contribuindo para a perda de vitalidade das centralidades tradicionais.

Embora esta dispersão tenha reforçado o protagonismo económico da generalidade dos concelhos metropolitanos, a recomposição do sistema urbano tem sido lenta e incapaz de desfazer os desequilíbrios

existentes entre as duas principais unidades – a Grande Lisboa e a Península de Setúbal –, no que respeita ao acesso aos bens públicos e às condições para geração de riqueza.

A superação das iniquidades que teimam em marcar o território metropolitano deverá ser alcançada através de prossecução de princípios de eficácia e de eficiência na modelação territorial da oferta de equipamentos e serviços públicos. Para tal, deverá consolidar-se e intensificar-se a estruturação policêntrica através do reforço do protagonismo funcional dos núcleos vertebradores, em particular dos pólos de grande densidade populacional e melhor servidos pelos modos de transporte e, pelo reforço dos meios de gestão em rede que permitam aprofundar as complementaridades.

Finalmente, a construção de uma metrópole como um espaço fértil para o intercâmbio geracional, social e cultural, promotora de inclusão social e da geração de oportunidades de vida, deverá suportar-se numa forma urbana que potencie as relações sociais a partir da reconstrução de um quadro de vida de proximidade. A aposta em áreas urbanas multifuncionais, densas e compactas, geradoras de menores mobilidades, de melhor desempenho dos equipamentos sociais e de maior interação e vitalidade sociocultural deverá ser a linha estruturadora da concepção do sistema urbano metropolitano.

Principais Espaços Urbanos

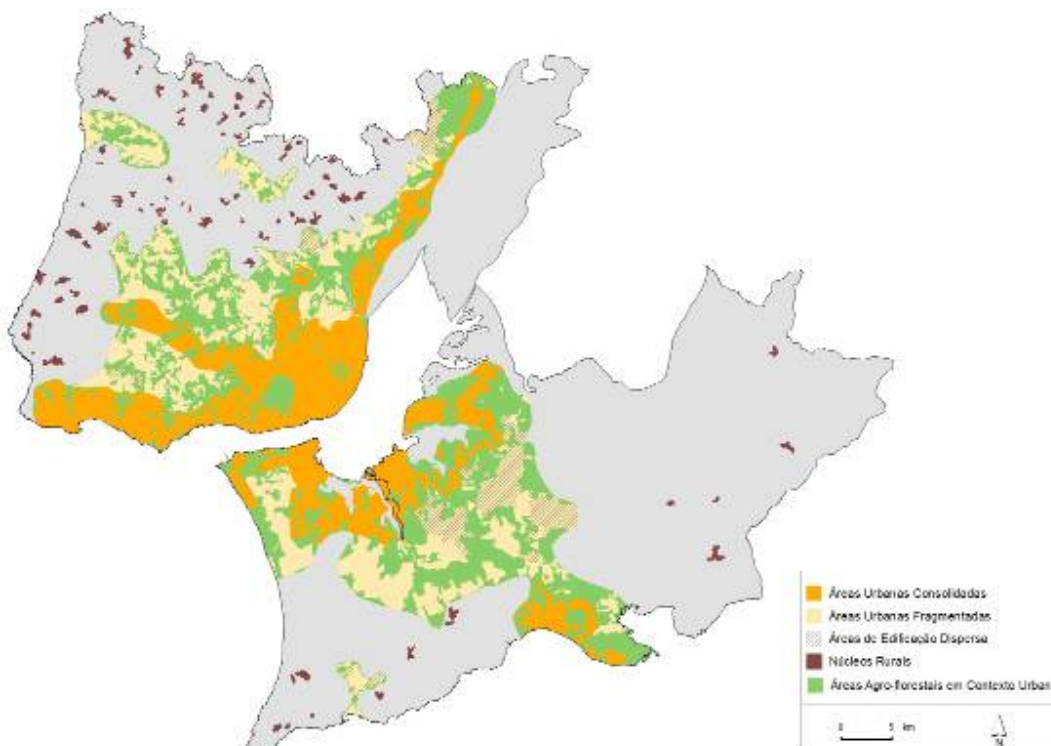
A ocupação urbana do território metropolitano fez-se de forma acelerada, expansiva e fragmentária, muito induzida pela força motriz de Lisboa e quase sempre apoiada nos principais corredores de acessibilidade e transporte, mas também muito impulsionada por políticas municipais de urbanização e de investimento público em equipamentos e serviços colectivos, bem como por operações urbanísticas de génese ilegal.

Como corolário desse processo, a AML caracteriza-se actualmente por grandes espaços com funções urbanas com diferentes morfologias, formas e intensidades de ocupação e edificação:

- › **Áreas urbanas consolidadas** – Surgem associadas, na Margem Norte, à cidade de Lisboa e aos desenvolvimentos urbanísticos tentaculares emanados a partir da capital e, na Margem Sul, à coalescência de assentamentos humanos nas margens ribeirinhas do Tejo e a impulsos urbanísticos da cidade de Setúbal. Tratam-se de espaços integrados no sistema metropolitano de transportes colectivos em sítio próprio com grande relevância populacional e funcional, pontuados por áreas urbanas críticas e por espaços em perda ou com usos obsoletos. Importa fortalecer, redinamizar e integrar estes espaços, promovendo a sua qualificação através de processos vários: da reconversão e reabilitação urbanística à gentrificação dos centros históricos.
- › **Áreas urbanas fragmentadas** – Correspondem à mais extensa área de desenvolvimento do fenómeno urbano na AML, sendo resultado do alastramento não programado, espacialmente descontínuo e fortemente desarticulado dos espaços urbanos consolidados. Nesta extensa coroa localizam-se uma parte significativa dos mais de mil e duzentos aglomerados habitacionais

que compõe as Áreas Urbanas de Génese Ilegal na AML e que constituem desde há quatro décadas um dos principais desafios urbanísticos dos municípios metropolitanos. A contenção destas áreas, a sua estruturação e integração no sistema de mobilidade metropolitana constituem objectivos prementes que deverão orientar as políticas urbanas na próxima década.

- › **Áreas de edificação dispersa** – A edificação dispersa e de baixa densidade em contextos predominantemente agro-florestais constitui uma das principais tendências urbanas recentes da AML e um dos principais problemas em termos de ordenamento do território. Fortemente impulsionado pelo transporte individual, este fenómeno atinge particular expressão no interior da Península de Setúbal, um dos territórios que estará mais exposto às dinâmicas edificatórias geradas pela construção da Terceira Travessia do Tejo.
- › **Núcleos Rurais** – Localizados predominantemente no sector Norte da AML em contexto agro-florestal constituem os espaços com maior densidade construtiva e demográfica em contexto rural, carecendo de intervenções infra-estruturais e paisagísticos que potenciem a sua singularidade e o seu papel estruturador da multifuncionalidade das áreas rurais, designadamente acolhendo actividades de lazer e turismo.
- › **Áreas agro-florestais em contexto urbano** – Para além da importância económica específica destes espaços, tanto ao nível agrícola como florestal, desempenham um papel fundamental em termos sociais, ambientais e paisagísticos para a qualidade do sistema urbano metropolitano, constituindo a sua preservação e valorização funcional uma prioridade estratégica.

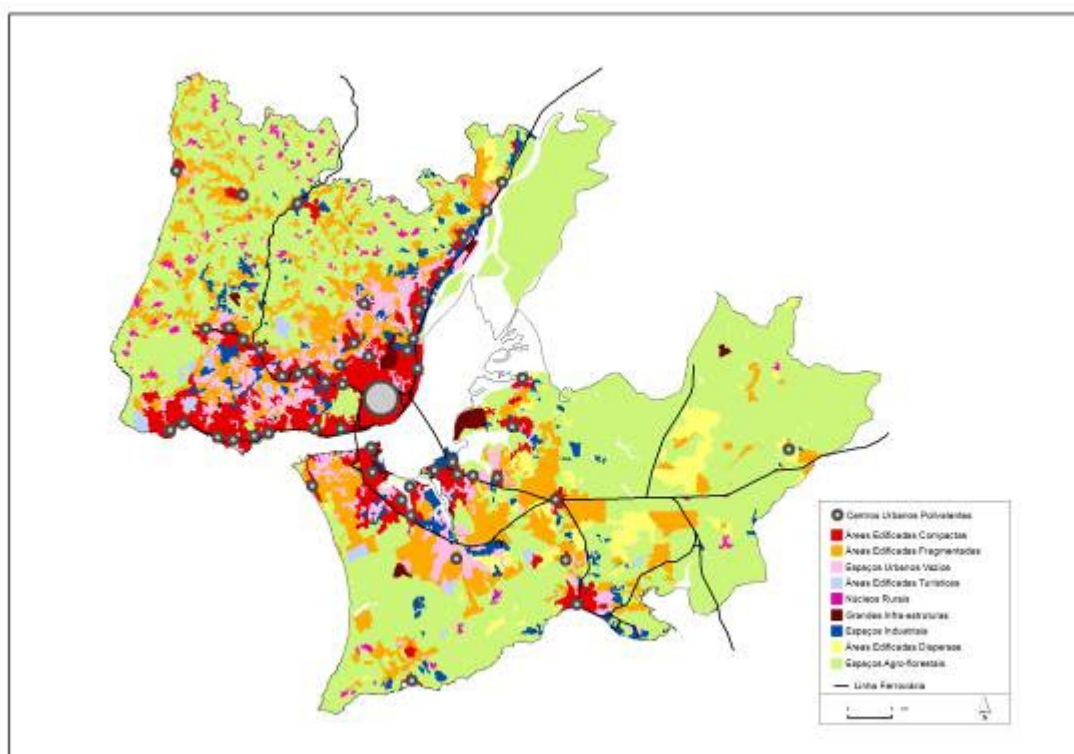


Principais Espaços Urbanos da AML

Sistema de Centralidades

Centros Urbanos Polivalentes

A armadura de centros urbanos da AML é relativamente frágil, não tanto no quadro do país, mas tendo em vista o seu funcionamento em rede e a capacidade de competir no mundo global. Desde logo, porque a generalidade das centralidades urbanas da AML apresentam limiares populacionais relativamente reduzidos. Depois, por não estarem dotadas de equipamentos/serviços capazes de satisfazer as necessidades quotidianas e de amarrar vivências locais.



Centros Urbanos Polivalentes

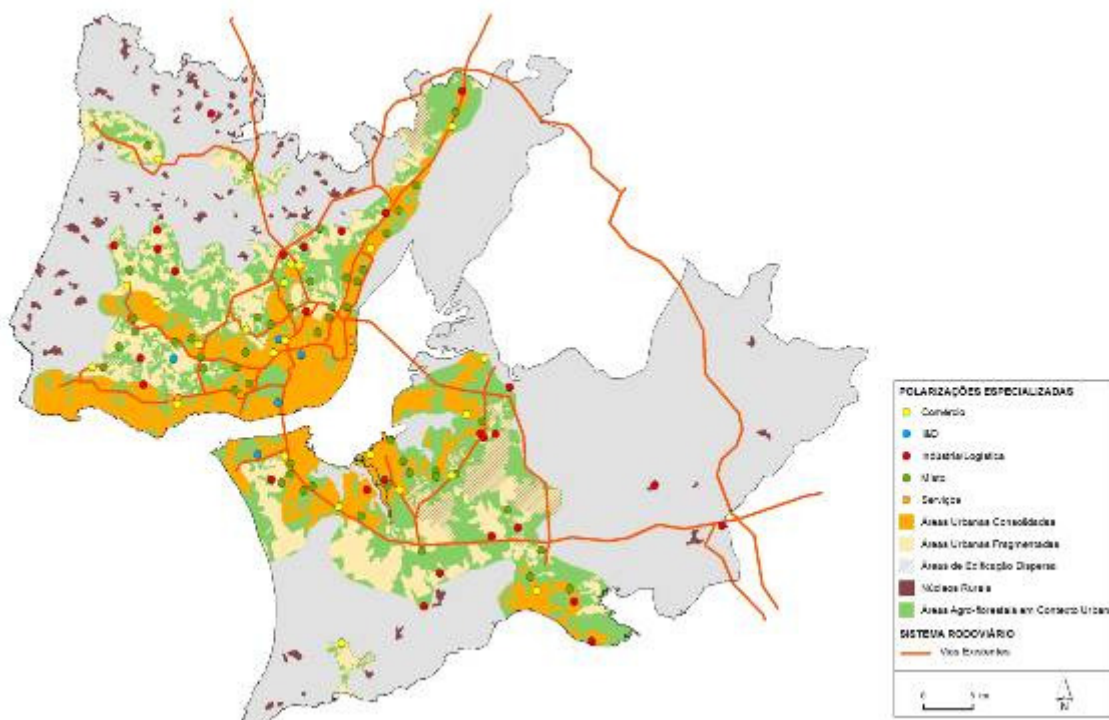
Neste contexto, importa dotar a AML de uma rede urbana mais robusta, fundada em centros urbanos multifuncionais, dotados de equipamentos e serviços com expressiva irradiação territorial e integrados no sistema metropolitano de transporte ferroviário e fluvial.

Do diagnóstico efectuado, resultou a identificação de 34 centros urbanos polivalentes cuja relevância demográfica e funcional e o grau de centralidade conferido pelos serviços de transporte colectivo faz com que devam desempenhar um papel estruturador do espaço urbano metropolitano.

Pólos Especializados

Os pólos especializados no contexto da AML são espaços urbanos onde se concentram actividades económicas de dimensão regional, com potencial polarizador ao nível empregador e/ou da atracção de

consumidores. Esta rede de pólos constitui actualmente a armadura da estruturação económica metropolitana concentrando actividades de diferente natureza.



Pólos Especializados

Tendo em conta a especialização funcional destes pólos, podemos considerar cinco categorias em função do sector das actividades instaladas: I&D, casos do Taguspark e do Madam Park; Indústria e Logística, por exemplo, a Autoeuropa, a zona industrial do Alto de Colaride, a zona industrial de Pêro Pinheiro, as áreas logísticas do Passil e do Poceirão; Comércio, definido pelas novas grandes concentrações comerciais como o Freeport Outlet, o Dolce Vita Tejo, o Sintra Retail Park, entre outros; Serviços, que correspondem a parques empresariais e de negócios como o Lagoas Park ou a Quinta da Fonte); e, finalmente, os pólos de Usos Mistos nos quais se verifica coexistência de diferentes tipologias de actividades como na zona de Algueirão-Mem Martins ou da Beloura.

Aglomerações Urbanas Estruturadoras

O conceito de centralidade urbana, numa metrópole com espaços densamente urbanizados e coalescência de manchas de edificado ainda pouco maturadas, tende a perder algum significado conceptual. Efectivamente, em muitas áreas da AML não é já perceptível a forma urbana de muitos lugares e, com frequência, os centros históricos desses mesmos lugares não são coincidentes com os respectivos centros cívicos. Noutros casos, assistiu-se a uma aglomeração espacial de funções e de

equipamentos, operada de forma casuística e autónoma e sem preocupações de reforço das identidades ou de recentrar as vivências.

Na Margem Norte, a expansão urbana fez-se essencialmente apoiada nas infra-estruturas ferroviárias, e em torno das estações onde emergiram diversos centros urbanos materializando uma estruturação tentacular que irradiou a partir de Lisboa, em direcção a Vila Franca de Xira, Sintra e Cascais. Numa segunda fase, a expansão urbanística beneficiou do desenvolvimento do transporte rodoviário, colectivo e individual, projectando para Norte e para espaços intersticiais os processos de urbanização e de emergência de centros urbanos, nalguns casos determinados por loteamentos de génese ilegal.

Por outro lado, no limite Norte da AML, onde predominam extensas áreas agro-florestais, é de assinalar a recente composição de um eixo estruturado por três aglomerações: Ericeira, Mafra e Malveira/Venda do Pinheiro.

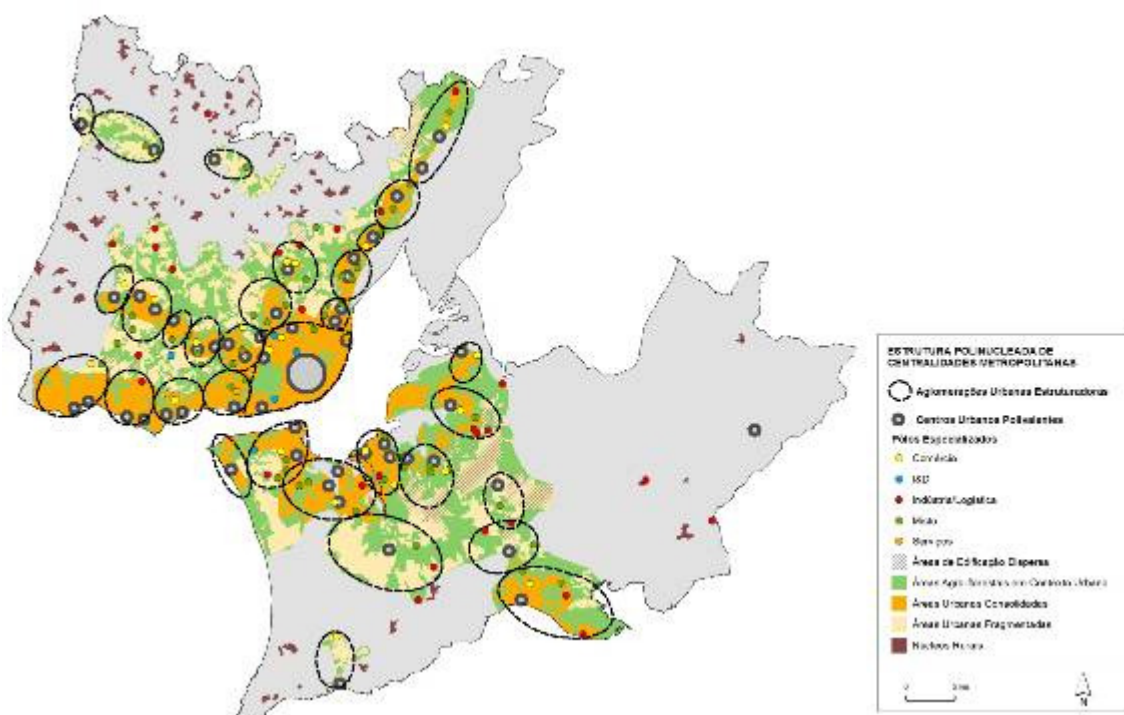
No Arco Ribeirinho da Margem Sul avulta a importância de Almada, cidade que no contexto da AML desempenha um papel funcional muito equivalente ao da Amadora, ou seja, de crescente polivalência nos domínios residencial, serviços colectivos e emprego industrial e, também da mesma forma, núcleo impulsor da emergência e gravitação de outras pequenas centralidades na envolvente. Barreiro é outro centro urbano com razoável robustez funcional e de indução e amarração de outras nucleações urbanas. Seixal, embora pese o desempenho de funções de sede de concelho, é um aglomerado ainda com grande contenção física (até porque confronta-se com vários condicionamentos de expansão urbanística) e, ao contrário dos dois exemplos anteriores, parece que a cidade ganha maior sustentação pelo facto das faixas do concelho mais próximas e com maior acessibilidade a Lisboa (caso do contínuo Amora, Foros da Amora, Miratejo, Paivas, Fogueteiro) terem grandes dinâmicas construtivas. Montijo e Alcochete são claramente dois centros em expansão e diversificação (com realce para o primeiro), beneficiando do facto de, desde 1998, estarem servidos por uma das duas travessias do Tejo na zona do Estuário.

No interior da Península de Setúbal importa realçar duas situações que futuramente poderão conformar centralidades urbanas importantes. Por um lado, temos a enorme mancha urbanizada que se estende desde Fernão Ferro à Quinta do Conde (e que se prolonga já na direcção de Azeitão). Por outro lado, temos o Pinhal Novo cuja sustentabilidade e atractividade tem assentado no desenvolvimento e valorização das novas acessibilidades ferro e rodoviárias.

No extremo Sul da AML, destaca-se a cidade de Setúbal, que por força do seu posicionamento, granjeou força autonómica e tornou-se num dos principais centros urbanos da AML, quer do ponto de vista populacional, quer funcional. É de realçar, no entanto, que nos últimos anos se incrementou consideravelmente a interacção física e funcional entre Setúbal e Palmela, compondo um subsistema urbano que tenderá a prolongar-se em direcção ao Pinhal Novo. Mais a ocidente localiza-se a vila de Sesimbra que, embora sede de concelho, continua a ser um pequeno centro urbano, ainda muito

marcado pelo aproveitamento das oportunidades do desenvolvimento turístico, ainda que com grandes restrições físicas e urbanísticas.

A leitura das articulações físicas e funcionais existentes entre as diversas centralidades que pontuam o território metropolitano permitiu identificar um conjunto de aglomerações urbanas estruturadoras compostas por centros urbanos polivalentes e por pólos especializados com diferentes graus de integração, contiguidade e interacção.

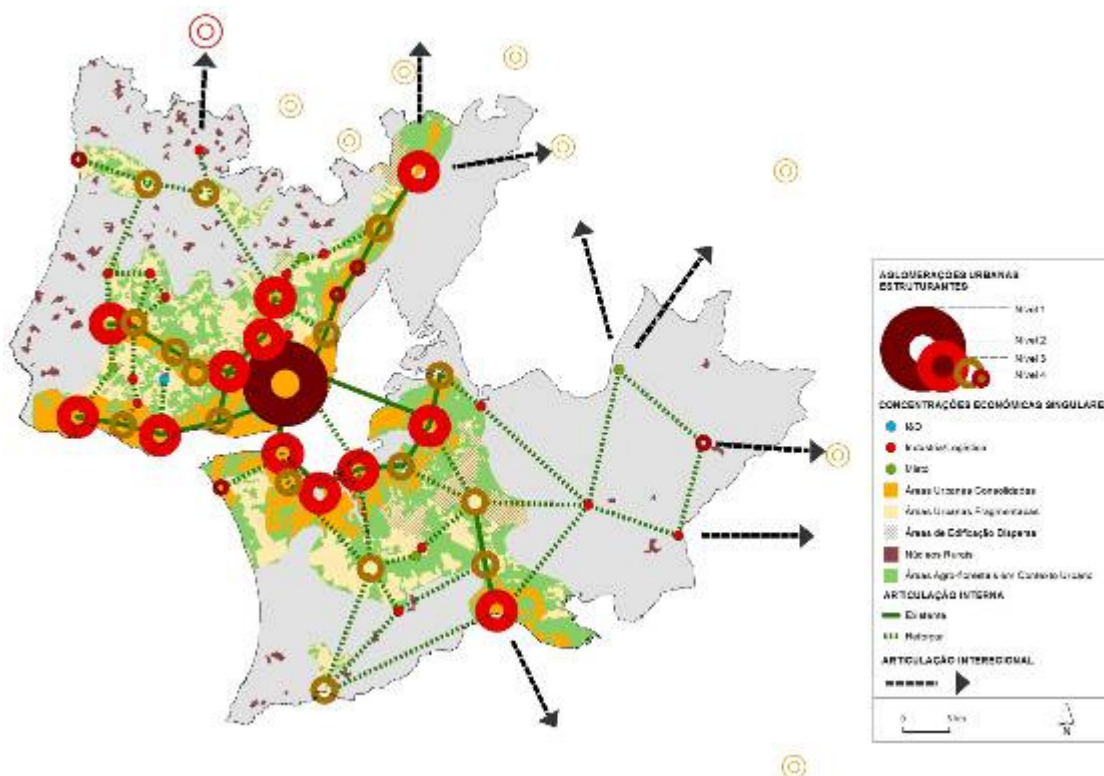


Aglomerações Urbanas Estruturadoras

Estas aglomerações constituem a base da proposta de definição do sistema urbano metropolitano. Embora a maioria dos pólos especializados se apresentem na dependência directa de um centro urbano polivalente, contribuindo para a conformação e sustentação de aglomerações urbanas, em algumas situações, surgem de forma isolada no território (casos do Taguspark, Mercado Abastecedor da Região de Lisboa ou do Dolce Vita Tejo), funcionando como centros de emprego ou de consumo com relativa autonomia, apresentando, contudo, capacidades de amarração de novas actividades e, nalguns casos, de novos desenvolvimentos urbanísticos.

Sistema Urbano Metropolitano

Estrategicamente, o sistema urbano metropolitano deverá evoluir para «uma cidade de cidades», definida por princípios de hierarquização e de complementaridade que permitam aprofundar a tendência policêntrica. Deverá, por isso, procurar-se o reforço da polivalência funcional dos principais centros urbanos, potenciando a dinâmica e atractividade das principais polarizações com especialização económica e valorizando os efeitos de aglomeração de centralidades urbanas que mantêm entre si proximidade física e uma significativa interacção espacial.



Sistema Urbano Metropolitano

O sistema urbano fundamental deve estruturar-se e sustentar-se 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. Há ainda que considerar o papel estruturador de várias polarizações de carácter económico, umas baseadas em actividades de I&D, outras em concentração de unidades industriais e logísticas e, outras ainda, conjugando várias actividades e serviços e, por isso, designadas de mistas.

- › **Nível 1:** Cidade de Lisboa – A mais importante centralidade urbana da AML, com grande potencial de polarização que decorre da relevância dos seus efectivos demográficos e de emprego, da dotação de equipamentos e serviços administrativos, sociais e culturais 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 si*, cada uma delas apresenta um carácter funcional polivalente e apreciáveis níveis de oferta de emprego, equipamentos e serviços. Tratam-se de aglomerações urbanas cuja potenciação e integração no sistema urbano metropolitano deve sustentar-se em modos de transporte colectivo, 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 (Mafra, Alcochete, Moita, Palmela e Sesimbra), aglomerações urbanas que estruturam áreas urbanas consolidadas definidas pelo caminho-de-ferro e pequenas aglomerações que deverão funcionar como resposta estruturadora às dinâmicas territoriais da Península de Setúbal gerados pelos projectos programados.
- › **Nível 4:** Integra cinco 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 fim, Pegões, que pela sua maior aptidão comparativamente a Canha, deverá afirmar-se como o principal centro urbano de proximidade ao NAL.

A configuração proposta para o sistema urbano realça ainda a importância de um funcionamento em rede, identificando as articulações internas ao sistema já consolidadas e as que carecem de robustecimento. Neste contexto, importa relevar a importância de desenvolver uma gestão urbana articulada e solidária no quadro dos principais subsistemas metropolitanos, nomeadamente: Amadora/Sintra; Algés/Oeiras/Cascais; Odivelas/Loures; Sacavém/Vila Franca de Xira; Arco Ribeirinho; Setúbal/Palmela/Pinhal Novo/Montijo.

Finalmente, no quadro das articulações inter-regionais que o espaço metropolitano estabelece com o território envolvente, importa desenvolver mecanismos de concertação com as centralidades urbanas próximas, como Torres Vedras, Alenquer/Carregado, Benavente/Samora Correia, Coruche e Vendas Novas, tanto mais quanto alguns dos principais projectos que motivam a alteração do PROT-AML terão tantos ou mais impactes sobre estes espaços.

Agricultura e Florestas

As actividades agrícolas, florestais e afins assumem uma importância decisiva no âmbito da AML em consequência da sua potencial contribuição para a:

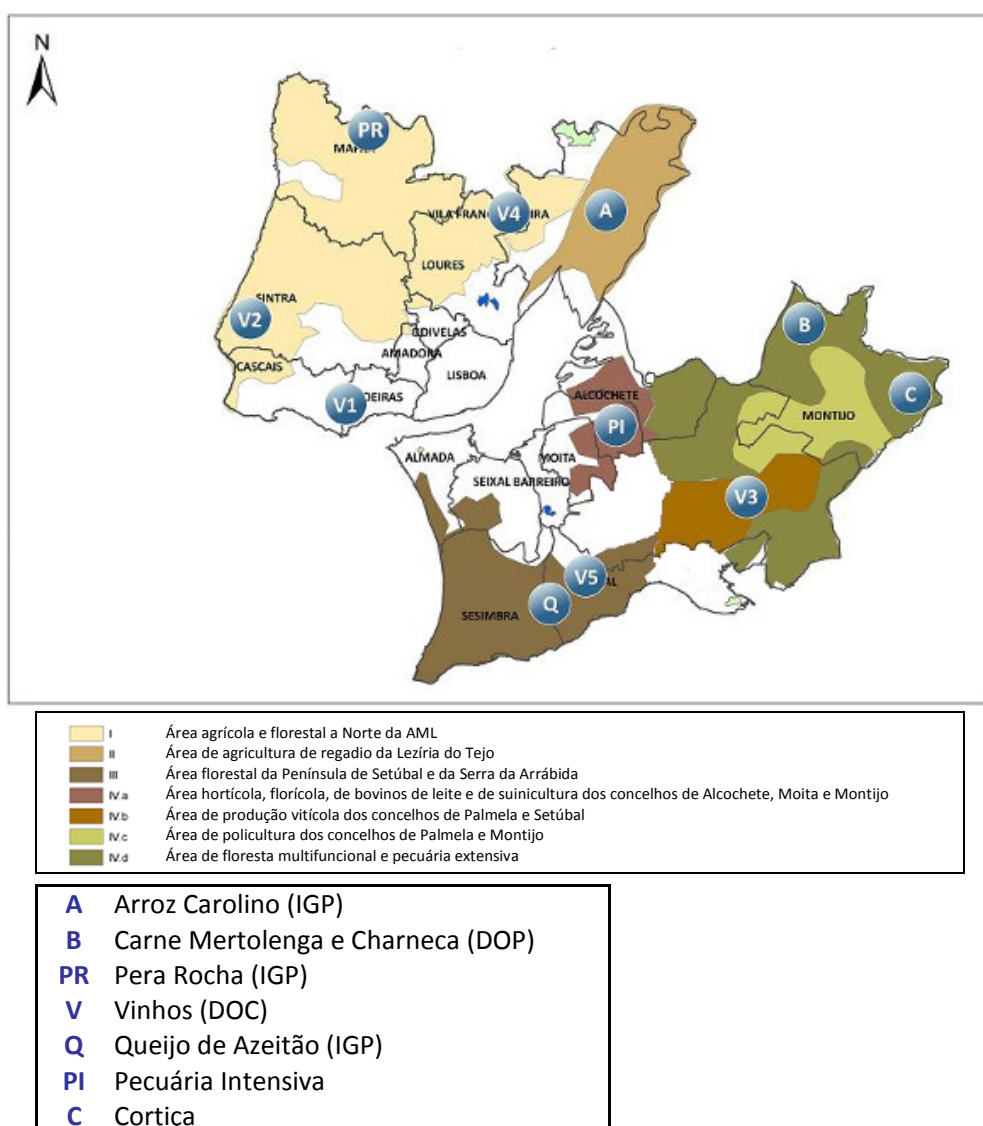
- Criação de riqueza;
- Reforço e diversificação do tecido económico e social das unidades territoriais com uma dinâmica predominantemente agro-florestal;
- Valorização sustentada dos recursos naturais, paisagísticos e patrimoniais das zonas aonde se localizam.

De acordo com o modelo territorial proposto para as áreas agrícolas e florestais são, fundamentalmente, quatro as áreas agrícolas e florestais que se admite constituírem a matriz de base territorial do desenvolvimento futuro deste tipo de actividade económicas (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**).

1. A **Área Agrícola e Florestal a Norte da AML (UT I)**, que sendo ocupada predominantemente por áreas orientadas para a produção hortícola, vitícola e frutícola e a bovinicultura de leite e avicultura, integra o Aproveitamento Hidroagrícola de Loures e parte da área de intervenção do Projecto de Aproveitamento Hidroagrícola do Rio da Pipa. A Pêra Rocha (DOP) e os Vinhos DOC de Carcavelos, Colares e Bucelas constituem os principais produtos de qualidade certificada desta zona. Trata-se de uma área que abrange, no essencial, os concelhos de Mafra, Sintra e Loures e que do ponto de vista florestal integra três das sub-regiões homogéneas estabelecidas pelo PROF da AML (Serra de Sintra, Floresta Oeste Litoral e Região Saloia) que se caracteriza pelas múltiplas funções que desempenha.
2. A **Área de Agricultura de Regadio da Lezíria do Tejo (UT II)** que integra a maior parte do Aproveitamento Hidroagrícola da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira. Trata-se de uma unidade territorial com grandes potencialidades no âmbito dos sistemas de agricultura economicamente competitivos orientados para a horticultura e horto-fruticultura para frescos e transformados, para forragens e pastagens destinadas a bovinicultura de leite e de carne, à qual se encontra, ainda, associada a sub-região Lezíria do Tejo identificada no contexto do PROF da AML. O Arroz Carolino das Lezírias do Tejo (IGP) assume no contexto desta unidade territorial um lugar privilegiado no contexto dos produtos de qualidade certificada.
3. A **Área Florestal da Península de Setúbal e da Serra da Arrábida (UT III)** que corresponde, no essencial, às sub-regiões homogéneas do PROF AML designadas por Península de Setúbal e Arriba Arrábida, cujas funções e objectivos futuros vêm bem identificados na respectiva legislação. Nesta zona integram-se as áreas dedicadas aos Vinhos de Setúbal (DOC) e aos Queijos de Azeitão (IGP), de grande importância para a Região.
4. A **Área Agrícola e Florestal a Nascente da AML (UT IV)** que dada a sua heterogeneidade agro-ecológica e sócio-estrutural se deve subdividir em quatro diferentes sub-unidades territoriais.

A **área hortícola, florícola e de bovinos de leite e de suinicultura (UT IVa)** dos concelhos de Alcochete, Moita e Montijo, cuja dinâmica económica actual é muito significativa e cujo futuro poderá vir a ser posto em causa se não for devidamente enquadrado por incentivos sectoriais e normas de ordenamento adequadas às especificidades sócio-económicas e ambientais da zona. A **área de produção vitícola do concelho de Palmela (UT IVb)** cujos Vinhos DOC integram uma fileira que assume uma importância fundamental para o desenvolvimentos sócio-económico

destes territórios. A **área de policultura dos concelhos de Palmela e Montijo (UT IV c)** baseada em culturas anuais associadas com culturas permanentes que constituem uma componente importante dos rendimentos dos produtores agrícolas da região que são predominantemente agricultores a título parcial. A **área de floresta multifuncional e pecuária extensiva (UT IV d)**, que integra importantes manchas de montado de sobro e de eucalipto e que se baseia em sistemas agro-silvo-pastoris predominantemente orientados para a produção de bovinos das raças Mertolenga, Charneca e Alentejana, cuja carne está classificada como DOP. Esta área que integra a quase totalidade da mancha florestal dos concelhos de Alcochete, Montijo e Palmela, corresponde à sub-região homogénea da Charneca delimitada no contexto do PROF da AML.



Áreas de Desenvolvimento Agrícola e Florestal

Na AML destaca-se, ainda, a importância significativa que as indústrias agro-alimentares e florestais assumem na competitividade das diferentes áreas de desenvolvimento identificadas, dado que, no

primeiro caso, são grandes utilizadoras de produtos agrícolas regionais e, no segundo, absorvem a grande fatia da oferta daquele sector primário, e que contribuem, de forma indirecta, para colocar nos mercados esses bens.

Salienta-se, também, a aposta na expansão, reabilitação e modernização do regadio como fileira estratégica, através, principalmente, da consolidação das áreas de regadio já existentes, dada a forte aptidão desta Região para o desenvolvimento da agricultura de regadio.

A estratégia territorial visa, ainda, a promoção de iniciativas que promovam o desenvolvimento de serviços rurais dentro e fora das explorações, dada a pequena dimensão da maioria das explorações agrícolas e a grande importância já hoje nelas assumida pelos respectivos rendimentos de origem não agrícola, o que constitui um complemento decisivo para a viabilização futura da generalidade das actividades de produção agrícola.

Nas áreas da Região AML onde a dimensão física das explorações agrícolas é mais elevada, é indispensável o desenvolvimento de acções especificamente orientadas para a viabilização e diversificação dos sistemas agro-silvo-pastoris, sem as quais se irá assistir a um progressivo abandono dos solos em causa, tornando assim mais frágeis as suas possibilidades de virem a resistir quer às pressões exercidas por outras actividades económicas que com elas venham a concorrer do ponto de vista da ocupação e uso dos solos da Região, quer aos incêndios florestais.

Para além do incremento das actividades agro-silvo-pastoris, deverá igualmente incentivar-se uma adequada gestão dos espaços florestais. Assim, a floresta regional deve ser planeada conforme as orientações previstas no Plano Regional de Ordenamento Florestal da AML que se traduzem por um lado por uma visão de uma floresta diversificada, com espaços florestais estabilizados e explorados de uma forma sustentável e por outro espaços florestais centrados em lógicas de fileiras e preparados para alcançar objectivos de gestão multifuncional.

Turismo e Lazer

No horizonte temporal 2020, a A.M. Lisboa detém todas as condições e o potencial para se constituir no principal destino turístico regional do país - em termos de entradas anuais de turistas e visitantes, em número de dormidas, em volume de emprego e em receitas geradas pelas actividades do “cluster” Turismo e Lazer -, e num dos principais destinos da envolvente de uma cidade capital europeia.

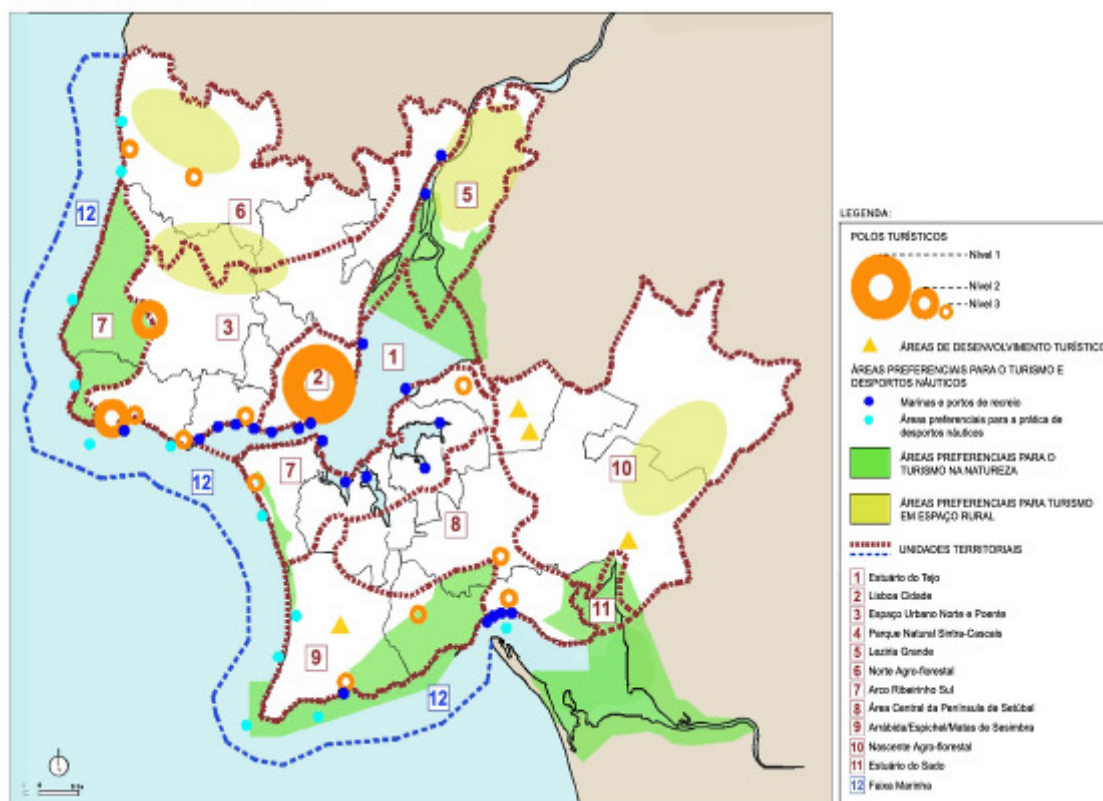
Noutra dimensão, a dinamização do Turismo e Lazer na A.M. Lisboa será factor determinante no sucesso da estratégia de reforço da internacionalização da região, tanto na lógica da divulgação da sua imagem como destino de qualidade e do crescimento sustentado da visitação por estrangeiros, como na de aquisição por estes de unidades habitacionais para residência temporária ou permanente, no âmbito do que habitualmente se define como Turismo Residencial ou de 2ª Residência.

O modelo territorial atende ao facto da A.M. Lisboa já se destacar no Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT) como um destino de 1ª linha, dada a dimensão e importância assumidas pelas actividades relacionadas com o “cluster” Turismo e Lazer, e pela oferta de um conjunto diversificado de produtos turísticos, que constituem motivação de visita e estadia na região por um crescente número de visitantes e turistas, nacionais e estrangeiros.

Em consequência, a expressão das actividades relacionadas com o Turismo e Lazer no modelo territorial deverá reflectir a dimensão e o papel estratégico que se espera possam assumir no contexto de um novo paradigma de desenvolvimento económico e social da A.M. Lisboa. Deseja-se que tal possa ser conseguido através de um aproveitamento e uso mais sustentado e sustentável dos recursos do território, sem perder de vista os principais aspectos e referências identitárias e modos de expressão cultural, por forma a que possam contribuir positivamente para atenuar os actuais desequilíbrios internos da região, nomeadamente entre Lisboa cidade capital e território envolvente na margem Norte do Tejo, e a Península de Setúbal.

O Esquema do Turismo e Lazer, representado na procura referenciar, em termos gerais, as áreas e/ou localizações preferenciais de infra-estruturas, construções, equipamentos e serviços de apoio ao Turismo e Lazer na A.M. Lisboa.

ESQUEMA DO TURISMO E LAZER



Esquema do Turismo e Lazer

No mesmo são identificados os Pólos Turísticos (PT), as Áreas de Desenvolvimento Turístico (ADT), as Áreas preferenciais para o Turismo de Natureza (TN), as Áreas preferenciais para o Turismo Náutico (ATN) e as Áreas preferenciais para o Turismo no Espaço Rural (ATR).

Os PT são áreas urbanas, ou em processo de urbanização, e respectivas envolventes, contínuas e/ou homogêneas no território, que se reconhece possuírem um conjunto diversificado de recursos naturais e paisagísticos, de património histórico e arquitectónico edificado, ou de matriz cultural e humana, que lhe conferem ou podem vir a conferir uma capacidade acrescida real e/ou potencial de atracção de turistas nacionais e estrangeiros. Tais áreas integram diversas tipologias da oferta de alojamento e entretenimento turístico, e constituem-se como localizações preferenciais para a concretização de investimento público e privado em novos empreendimentos de alojamento, animação, entretenimento e apoio à visitação turística¹.

As ADT são áreas onde é ou será possível e/ou está aprovada ou prevista a construção, instalação e exploração de empreendimentos turísticos de alguma dimensão, que possibilitam a oferta de um “mix” diversificado de produtos de alojamento, que vão dos diversos tipos de hotelaria tradicional às várias tipologias de Turismo Residencial e 2ª Residência, devidamente suportada e integrada com estruturas de animação e entretenimento, nomeadamente campos de golfe e de ténis, parques temáticos, centros de convenções, academias desportivas, “spa e health clubs”, entre outras.

As ATN são localizações referenciadas nas frentes ribeirinhas e costas atlânticas da A.M. Lisboa, que apresentam condições excepcionais para a prática de desportos náuticos, para o desenvolvimento de actividades marítimo- turísticas, e para a expansão do Turismo Náutico em geral.

As TN, integram o espaço delimitado pelo conjunto de Áreas Protegidas no território da A.M. Lisboa², que se constituem como locais privilegiados para uma visitação turística organizada e para o usufruto de actividades de lazer passivo (ex. “birdwatching”) ou activo na natureza.

As ATR são constituídas por espaços nos quais continua a predominar o uso do solo e as actividades de produção agrícola e/ou florestal em explorações de maior ou menor dimensão³, às quais se pode associar a visitação e estadia de turistas em alojamento especialmente criado ou adaptado para o efeito. Em diversas formas de TER, os turistas esperam ou são convidados a participar nas actividades diárias relacionadas com a produção agrícola e agro-florestal, a usufruir dos produtos e facilidades disponibilizadas pelas explorações agrícolas (ex. degustação de produtos tradicionais, provas de vinhos em adegas), e a viver em toda a sua plenitude as diversas expressões de identidade, valores e cultura do mundo rural.

¹ Na representação gráfica do Esquema de Turismo e Lazer diferenciam-se os PT em três níveis de acordo com uma avaliação realizada do seu potencial de recursos, dimensão instalada de oferta e capacidade competitiva para atrair visitantes e turistas.

² Parques Naturais de Sintra–Cascais e da Arrábida, Reservas Naturais do Estuário do Tejo e do Estuário do Sado, Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa de Caparica, e ainda a Tapada de Mafra.

³ Em muitos locais da A.M. Lisboa, estas explorações são habitualmente conhecidas por “Quintas”

No Esquema de Turismo e Lazer que integra o modelo territorial, não será desejável, representar ou manter localizações muito específicas, ou delimitar áreas do território mais ou menos alargadas de especial vocação ou potencial para a instalação de empreendimentos turísticos e equipamentos de apoio às actividades de visitação, entretenimento e bem estar. Estão por exemplo nestes casos, outras ADT com potencial, condições e vocação para instalação de empreendimentos de Turismo Residencial e de 2ª Residência, de empreendimentos de Turismo de Saúde e Bem Estar, construção e instalação de parques temáticos, campos de golfe, academias desportivas, centros de convenções e de exposições, e ainda de equipamentos destinados a favorecer a atracção e facilitação do “*touring cultural*”, a saber, museus, anfiteatros, centros culturais, teatros, etc..

É contudo útil referenciar, a cada sub-unidade do modelo territorial, os produtos turísticos e motivações consideradas prioritárias, de modo que, em sede de instrumentos de ordenamento de território (PMOT's) que futuramente venham a ser elaborados ou sujeitos a alteração ou revisão, possam encontrar enquadramento e viabilidade intenções de investimento e projectos, públicos ou privados, que, pelas suas características diferenciadoras, de qualidade, inovação e sustentabilidade, contribuam decisivamente para melhorar a atractividade e aumentar a competitividade do destino A. M. Lisboa.

A densidade e intensidade desta representação no modelo territorial reflecte a importância e dimensão que as actividades do “cluster” Turismo e Lazer já assumem no âmbito do conjunto de actividades produtivas e de prestação de serviços geradoras de riqueza e emprego na A. M. Lisboa, e perspectiva-as como vector central na estratégia do PROT A.M. Lisboa para concretizar o objectivo de um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável para a região no horizonte 2020.

Nesse contexto, deseja-se que fique expressa a prioridade e o interesse em privilegiar que o expectável eventual aumento da capacidade de oferta de alojamento e entretenimento turístico se concentre nos PT e respectivas envolventes, e nas ADT. Nos PT devem ser estudadas as condições e concedida prioridade à viabilização de projectos de recuperação ou reabilitação de património histórico e arquitectónico classificado ou de interesse municipal, e sua posterior utilização para alojamento turístico de qualidade, luxo ou de “charme”, ou ainda para equipamentos de entretenimento e apoio complementar às actividades turísticas ou de visitação.

Esta representação reflecte também a provável continuação da tendência de forte apetência de procura por nacionais e estrangeiros pela aquisição de residência secundária em Portugal e, em especial, no território da A.M. Lisboa, para usufruto temporário ou permanente, seja em unidades habitacionais uni ou plurifamiliares em empreendimentos ou edificios localizados em centros urbanos, seja nas diversas tipologias condomínios residenciais ou de habitação em empreendimentos turísticos de tipo “resort”.

De facto, o território da A. M. Lisboa e, em especial, alguns dos municípios da margem Norte do Tejo e da Península de Setúbal, reúnem todas as condições para satisfazer plenamente as exigências deste tipo de procura, a saber:

- facilidade de acesso (via aérea e rodoviária) e reduzido custo de transporte a partir dos principais mercados de procura;
- proximidade de aeroporto internacional;
- clima excepcional e existência de planos de água e praias de qualidade (prática de desportos náuticos);
- proximidade de cidade capital de 1ª linha na Europa;
- preços competitivos da habitação e qualidade de construção;
- bom ambiente social e facilidade de integração com a comunidade residente;
- facilidade de acesso a equipamentos de prestação de serviços de saúde e assistência médica, e a escolas e instituições que oferecem vários graus de ensino nacional e internacional;
- proximidade de equipamentos de entretenimento e animação cultural e desportiva;
- facilidade de comunicação e conhecimento de outros idiomas pelos portugueses e residentes estrangeiros;
- hospitalidade, tolerância e multiculturalismo;
- qualidade da restauração, gastronomia e vinhos;
- segurança.

As propostas de oferta de Turismo e Lazer apresentadas procuram também perspectivar novas realidades que serão consequência do esperado reforço da construção da Europa Social, em especial a “nova mobilidade dos indivíduos, jovens, estudantes e famílias, a evolução demográfica e o envelhecimento da população europeia, o rápido aumento do número de “reformados” nos países economicamente mais desenvolvidos, e o aumento dos padrões de exigência em termos de qualidade e segurança na prestação de serviços de saúde e assistência médica nas quais se inclui, entre outras, intervenções médicas e cirúrgicas de reabilitação e correcção.

Na A. M. Lisboa existem e está prevista a construção de unidades hospitalares e clínicas que poderão vir a especializar-se na prestação deste tipo de serviços a nacionais e estrangeiros, sendo desejável que, de futuro, se verifique uma maior articulação destas com as entidades e empresas que desenvolvem actividade no sector do Turismo e Lazer, por forma a criar uma efectiva e competitiva oferta e um consequente “produto” de Turismo de Saúde e Bem Estar na região.

Pela importância decisiva para o reforço da competitividade do destino A. M. Lisboa, são ainda de referenciar, em especial, os atributos deste território que permitem potenciar, em larga escala, actividades de Turismo Náutico:

- os planos de água abrigados dos estuários do Tejo e do Sado, as frentes ribeirinhas e atlântica e a faixa marítima adjacente que, associados às favoráveis condições climáticas da região, permitem a prática de actividades náuticas durante todo o ano, o que, sendo determinante para os praticantes de alta competição (nacionais e estrangeiros), é subsidiariamente, instrumental para a redução da sazonalidade turística;
- o terminal de cruzeiros do porto de Lisboa, que já funciona como escala frequente dos maiores navios de cruzeiro que “fazem” as principais rotas do Mediterrâneo e do Atlântico em todas as épocas do ano, e que poderia e deveria ser equipado de forma a também permitir a rotação em Lisboa de passageiros que associariam o cruzeiro no mar a uma estadia mais ou menos prolongada na cidade e na região;
- diversas marinas, portos de recreio e outras infra-estruturas de apoio à navegação de recreio, bem como inúmeros locais que poderão ser aproveitados para a localização quer de infra-estruturas deste tipo, quer de serviços de apoio à náutica, designadamente para mega-iatas ou barcos de alta competição, e ainda para a instalação de apoios aos desportos náuticos e postos de acostagem e embarque para as embarcações envolvidas nas actividades marítimo-turísticas;
- passado histórico e tradição associada ao mar, à navegação, à construção de embarcações, aos desportos náuticos, que permitem servir de motivo à dinamização de eventos, à criação de narrativas e à urgente instalação de um museu do Mar e dos Descobrimientos.

Este potencial, se for bem aproveitado, poderá beneficiar fortemente das actuais tendências de crescimento de mercado associadas ao Turismo Náutico e à Náutica de Recreio já referenciadas no Diagnóstico, e permitir que, no horizonte 2020, a A. M. Lisboa se constitua também como área de excepção para o desenvolvimento de um “cluster” competitivo de actividades do mar ligadas ao turismo e ao lazer⁴.

Para isso será fundamental:

- Criar condições básicas para o desenvolvimento deste produto ao nível do ordenamento do território, promovendo o aproveitamento de frentes ribeirinhas, designadamente de infra-estruturas portuárias e de apoio à náutica de recreio, a articulação entre as entidades envolvidas neste tipo de actividade, e a estruturação da oferta de recursos e atracções, infra-estruturas e equipamentos, potenciando uma utilização sustentável dos estuários do Tejo e do Sado.
- Constituir na A. M. Lisboa um “cluster” de actividades relacionadas com os serviços de apoio à navegação de recreio e com as actividades marítimo-turísticas.

⁴ Deve referir-se ainda que a evolução da procura associada à náutica de recreio encontra-se já muito condicionada pelo esgotamento das infra-estruturas existentes e pelas restrições à construção ou ampliação, em especial nas costas mediterrâneas, o que constitui oportunidade acrescida para as localizações apontadas na A. M. Lisboa.

- Tornar a A. M. Lisboa um local de excelência para o estacionamento, ao longo do ano, de embarcações de recreio de todo o tipo, nos diferentes locais de apoio à navegação de recreio a construir de raiz ou a reabilitar, ao longo das margens dos estuários do Tejo e do Sado.
- Criar condições, nas frentes ribeirinhas e atlânticas, para a prática de desportos náuticos diversificados, ao nível de instalações e infra-estruturas de apoio (clubes, balneários, apoios náuticos, acessos à água).
- Assegurar a consignação de planos de água para a prática dos diversos desportos náuticos, designadamente para efeitos de treino e competição.

Apresenta-se em Anexo a identificação detalhada dos locais com potencial para acolher o Turismo de Cruzeiros e a Navegação de Recreio, e para a prática de Desportos Náuticos.

No Esquema de Turismo e Lazer do modelo territorial foram também assinalados os espaços correspondentes ao conjunto das áreas protegidas e das áreas rurais nas quais se incluem as “quintas” tradicionais e as explorações de produção vitivinícola, com vocação e potencial para o Turismo e Lazer, designadamente para o desenvolvimento de “novos” produtos turísticos, em geral associados ao usufruto da natureza, da paisagem e dos produtos agrícolas naturais de tradição e qualidade certificada ou reconhecida, hoje ainda, na grande maioria dos casos, muito incipientes.

Neste quadro referencial, é objecto do PROT-AML reflectir as dinâmicas e o contexto do desenvolvimento regional do Turismo e Lazer, no sentido em que os municípios da A. M. Lisboa possam vir a dispor, num quadro de orientação estratégica de nível municipal e local, do desejável enquadramento das actividades do “cluster” Turismo e Lazer no ordenamento do território ao nível dos PMOT, sendo identificados como Vectores Estratégicos a considerar e priorizar:

- O apoio ao reforço da atractividade e da competitividade turística da A.M. Lisboa e, em especial, dos seus principais Pólos Turísticos, a saber Lisboa cidade capital, o eixo Estoril-Cascais e a região de Sintra;
- O apoio ao reforço da articulação e integração entre os Pólos Turísticos de 1ª e 2ª linha da A. M. Lisboa e dos restantes Pólos e Áreas Turísticas (ADT, TN, ATN, ATR), por forma a que toda a região possa beneficiar das sinergias geradas pela prevista construção de equipamentos instrumentais para uma maior atractividade e sucesso do “cluster” Turismo e Lazer.
- O apoio ao reforço da qualidade e competitividade da oferta de produtos e motivações consideradas prioritárias para o destino turístico A. M. Lisboa (PENT), a saber: “City & Short breaks”, “Touring” de motivação cultural, Turismo Residencial e de 2ª Residência, Turismo de Negócios (MI), Golfe Turístico, Turismo de Sol e Praia, Turismo de Natureza e em Espaço Rural.

- O apoio à atenuação do desequilíbrio estrutural que se verifica ao nível da oferta de alojamento e entretenimento turístico e, em consequência, da visitação e estadia de turistas, entre alguns dos municípios da margem Norte do Tejo e os municípios da Península de Setúbal.
- O apoio e prioridade a conceder à implantação de empreendimentos turísticos de tipo “resort” com significativa oferta de Turismo Residencial e 2ª Residência, de equipamentos de golfe, e de estruturas relacionadas com o Turismo de Saúde e Bem Estar nas Áreas de Desenvolvimento Turístico, e à construção e/ou reabilitação de equipamentos de apoio ao desenvolvimento do Turismo e dos Desportos Náuticos e das actividades marítimo-turísticas em Áreas preferenciais já identificadas das frentes ribeirinhas e costas atlânticas.
- O apoio à reabilitação de património histórico e arquitectónico e sua adaptação para usos relacionados com o Turismo e Lazer, e à requalificação de centros urbanos ou de áreas de especial vocação turística (áreas monumentais, frentes ribeirinhas, etc) em centros urbanos, que se constituem como localizações de forte atractividade e desejável concentração de turistas.
- A prioridade aos projectos que valorizem e potenciem os recursos da região e das sub-regiões, e o seu aproveitamento para o Turismo e Lazer (Frentes Ribeirinhas e Costas Atlânticas, Estuário do Tejo e Sado, Áreas Protegidas, cultura e património, ruralidade, gastronomia e enologia, etc).

Neste contexto, nunca é demais realçar que o desejável desenvolvimento turístico da A. M. Lisboa deve estar sempre alicerçado num melhor e mais actualizado conhecimento do comportamento dos mercados e da procura para os diversos produtos, e não deve deixar de estar comprometido com imperativos de qualidade e sustentabilidade a assumir, em todos os casos, pelas entidades públicas ou empresas privadas com intervenção ou actividades no “cluster” Turismo e Lazer.

Os locais com potencial para acolher o Turismo de Cruzeiros e a Navegação de Recreio e para a prática de Desportos Náuticos deverão ser complementados com:

- a adaptação/recuperação de infra-estruturas ribeirinhas, designadamente estaleiros navais desactivados na A. M. Lisboa (Montijo, Moita, Barreiro, Seixal, Almada e Setúbal), para a localização de serviços de reparação e estruturas de estacionamento e hibernação de embarcações de recreio, com capacidade para acolher mega-iates e/ou barcos de alta competição;
- localização de pontões de embarque (incluindo áreas de recepção e apoio), de postos acostagem e locais de fundeadouro, para embarcações envolvidas nas actividades marítimo-turísticas, nas frentes marítimas abrigadas de Cascais, Sesimbra e Setúbal, e nas frentes ribeirinhas dos estuários do Tejo e do Sado.

Cultura

A Cultura desempenha actualmente um papel fundamental na afirmação da AML ao nível nacional e internacional, concorrendo decisivamente para o desenvolvimento económico e social da região. No contexto nacional, a AML destaca-se como o território mais rico e atractivo em produtos culturais e em espectadores e usufrutuários.

Enquanto elemento estruturante do Modelo Territorial, a Cultura, nas suas múltiplas vertentes, deverá contribuir para aumentar a competitividade da AML, potenciando a sua diferenciação, valorização e reconhecimento, projectando uma imagem de qualidade no contexto nacional e internacional. Paralelamente, importa estimular a emergência do turismo cultural enquanto um dos produtos mais sustentáveis deste território. Neste quadro, o património construído pode e deve assumir-se cada vez mais como um bem económico, gerador de riqueza, pelo que importa reforçar a sua centralidade actuando de forma focalizada sobre alguns dos atributos fundamentais da sua competitividade.

O diagnóstico estratégico realizado evidenciou a crescente dimensão e valorização do investimento na inovação e na criatividade e nas denominadas “actividades criativas” na AML. Concomitantemente, verifica-se uma crescente aposta no desenvolvimento de acções de salvaguarda e valorização dos valores patrimoniais existentes na AML.

A partir deste referencial, importa que nos próximos anos se anime este processo, reforçando políticas/acções de continuidade que incrementem o protagonismo atribuído à cultura. Para a sua prossecução, no âmbito da Alteração do PROT-AML, deverão ser adoptadas e estimuladas diversas opções estratégicas:

- ✓ Transformar a AML num território de excelência para a fixação e expansão das actividades criativas, através da dinamização de espaços e de equipamentos desactivados, que potenciem o aparecimento de pólos de criatividade, produção e consumo cultural, alguns dos quais sob a forma de centros/pólos culturais inusitados;
- ✓ Consolidar e revalorizar a oferta museológica e patrimonial da AML, através da protecção e qualificação dos recursos patrimoniais;
- ✓ Afirmar e desenvolver a produção de eventos de grande notoriedade pública, devendo promover-se a densificação de uma temporada regular de eventos performativos e espectáculos de música, de teatro, de dança e de circo, potenciando a atractividade natural da cena nocturna lisboeta e em particular da zona ribeirinha;
- ✓ Valorizar as actividades culturais e os valores patrimoniais, enquanto factores de coesão e de aprofundamento de identidades, promovendo as indústrias culturais como actividades geradoras de emprego e de valor económico quantificável;

- ✓ Reforçar a centralidade atribuída ao Turismo Cultural no contexto das prioridades estratégicas para o desenvolvimento do Turismo, assumindo os recursos patrimoniais e culturais e as indústrias criativas como vectores estratégicos.

A definição do Modelo Territorial e das suas premissas de base, devem salvaguardar e espelhar esta realidade sectorial e contribuir para a sua plena concretização.

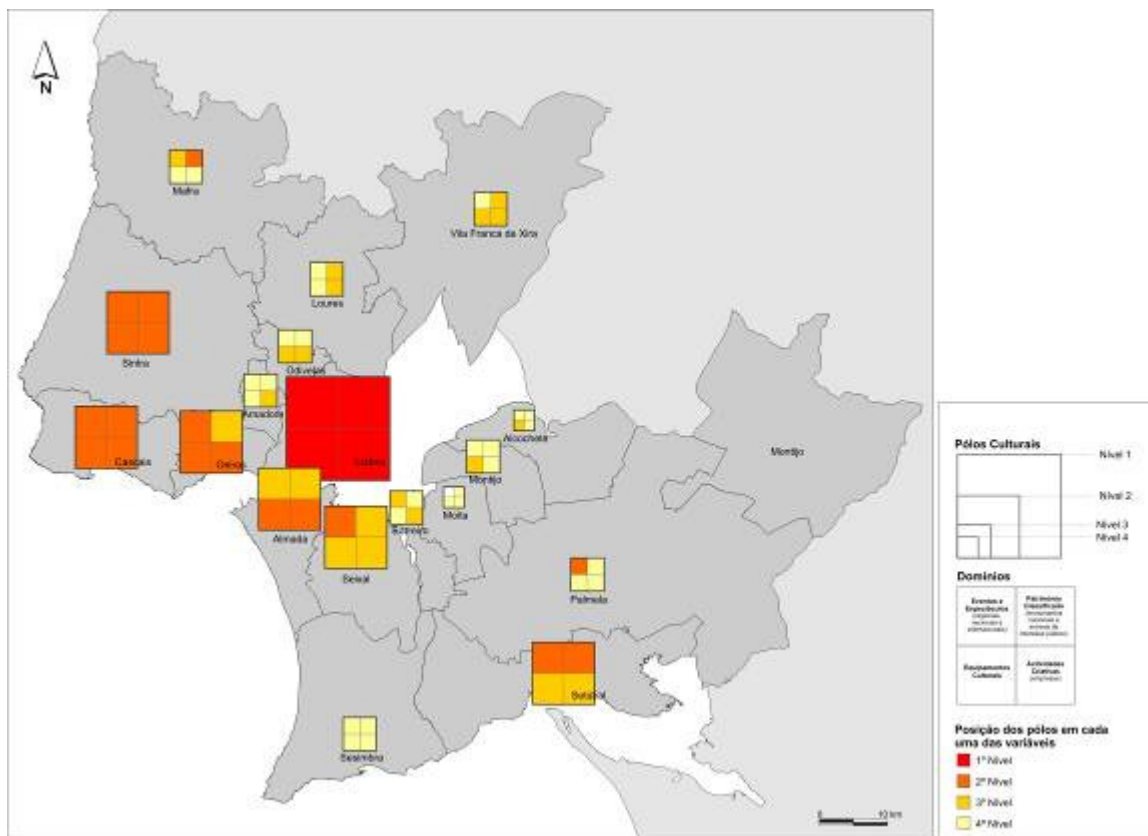
Desde logo, a promoção do policentrismo na AML, da qualificação da “cidade das cidades”, decorre, entre outras, da capacidade de explorar e potenciar a natureza multipolar: i) da oferta e produção cultural e artística; ii) do património histórico-cultural construído (de excelência e singularidade reconhecida – inúmeros monumentos nacionais e imóveis de interesse público); iii) das indústrias criativas e culturais (em plena afirmação e consolidação na AML, como o comprovam os valores do emprego e das empresas) e, complementarmente, iv) da oferta de diversas tipologias de eventos e espectáculos (de visibilidade e notoriedade nacional e internacional).

Mediante a leitura da capacidade de oferta destes vectores e de uma visão prospectiva do aproveitamento das oportunidades que cada território dispõe, é possível estabelecer uma hierarquia concelhia, nomeadamente das suas centralidades principais, em torno do sector e do seu contributo para o desenvolvimento da competitividade da AML e do reforço do policentrismo regional.

No topo da hierarquia, como principal centralidade (de nível 1), surge Lisboa. A cidade de Lisboa representa 48,9% dos estabelecimentos e 52,3% do emprego nas denominadas indústrias criativas, possui 50,3% dos equipamentos culturais e 48,4% do património classificado (Monumentos Nacionais e Imóveis de Interesses Público) e representa 37,8% dos grandes eventos e espectáculos realizados na AML.

Num segundo, surgem 3 concelhos da Margem Norte (Sintra, Cascais, Oeiras) e 3 concelhos da Margem Sul (Setúbal, Almada e Seixal). Sintra, possuindo 11,8% do património classificado e 6,6% dos equipamentos culturais, bem como 9,5% das indústrias criativas, e Setúbal, com 6,1% dos eventos e espectáculos e 4,8% dos valores patrimoniais classificados merecem uma especial relevância.

No nível 3, enquadram-se os concelhos de Mafra, Loures, Odivelas, Amadora, Vila Franca de Xira, Barreiro, Montijo, Palmela e Sesimbra. São concelhos com alguma relevância em termos da realização de eventos e espectáculos de âmbito supra-concelhio/regional e com uma razoável dotação de equipamentos culturais e de relevante património classificado.



Hierarquia de Pólos Culturais Metropolitanos

Finalmente, enquanto centralidades de nível 4, apontam-se Alcochete e Moita. Nestes dois concelhos, as diversas variáveis em causa são muito pouco representativas no contexto regional, encontrando-se, por exemplo, a aposta nas indústrias criativas e culturais e na realização de grandes eventos e espectáculos, ainda numa fase muito embrionária e incipiente.

Em termos territoriais, no âmbito deste sector e das suas apostas e prioridades mais significativas, merece ainda relevância uma outra realidade. As actividades criativas, traduzidas em indústrias e em produtos, são instrumentos-chave para a valorização territorial e para a dinamização e regeneração de espaços urbanos, nomeadamente de áreas industriais obsoletas de grande dimensão. Encontram-se diversos exemplos na AML, de locais/espacos com características únicas para a localização/priorização de intervenções/acções conducentes à criação de pólos/centros culturais inusitados, como por exemplo: a Siderurgia Nacional (no Seixal); a Quimiparque (no Barreiro), o Ginjal (em Almada); a Fundação de Oeiras; a SOREFAME (na Amadora); algumas indústrias da pedra desactivadas/abandonadas (em Pêro Pinheiro – Sintra).

As múltiplas oportunidades que estes e outros espaços oferecem para o desenvolvimento das actividades criativas, enquanto vector do desenvolvimento económico e social da região estão consideradas na hierarquia

Desenvolvimento Económico

No âmbito do desenvolvimento económico importa subordinar as propostas e políticas a uma visão policêntrica para a AML, com vários núcleos ou áreas de influência, por forma a alcançar um desenvolvimento harmonioso do território, aproveitando as especificidades dos activos de cada concelho – actividades económicas, aspectos multiculturais, prevalência de recursos naturais, qualificação da mão de obra, rede de transportes, entre outros – e preconizando acções em áreas carenciadas, para se conseguirem atingir os objectivos visualizados.

A proposta de desenvolvimento económico para a AML assenta em três pilares: *primeiro*, na interpretação da dinâmica e observação das tendências em cada uma das diversas sub-unidades da AML; *segundo*, na referenciação espacial de grandes projectos infra-estruturais que, atendendo à sua dimensão, são susceptíveis de condicionar as actividades económicas que se podem desenvolver em alguns dos territórios da AML; e, *terceiro*, na identificação de potenciais espaços-problema, para os quais se torna necessário definir políticas de âmbito regional que sejam capazes de inverter as tendências, dinamizando o empreendedorismo público e privado e fomentando a criação de emprego.

Munidos com este referencial de análise, são propostas três opções estratégicas de base económica para a AML, orbitando em torno dos temas: (1) Logística e transportes; (2) Investigação e Inovação; e (3) Aprofundamento da terciarização, nomeadamente através do apoio ao desenvolvimento de clusters emergentes, como as indústrias criativas, o turismo, os serviços às populações e as actividades do *Health Cluster Portugal*.

Considerando por outro lado a posição Euro-Atlântica da região e a característica ímpar do estuário do Tejo no centro da paisagem metropolitana, a investigação e a exploração do potencial económico do Oceano, bem como a pesca e a aquicultura, são actividades que devem ser potenciadas e importa articular, perante o desenvolvimento das infra-estruturas portuárias e a procura de recreio e lazer.

Num exercício de distribuição espacial destas opções estratégicas sobre o território da AML, sugere-se que o potencial efeito polarizador exercido pelo Novo Aeroporto de Lisboa e pelas plataformas logísticas na margem Sul (porto marítimo de Setúbal e plataforma ferroviária do Poceirão) pode ser aproveitado para reforçar a fragilidade do tecido económico de base industrial na direcção Palmela-Setúbal-Montijo-Alcochete, bem como na Grande Lisboa na direcção Odivelas-Loures-Vila Franca de Xira.

Também nos concelhos ribeirinhos da margem Sul do Tejo – no eixo Almada-Barreiro-Seixal – podem e devem ser desenvolvidas soluções que permitam reforçar as condições favoráveis ao aparecimento de indústrias de base tecnológica e do conhecimento. A qualificação da mão de obra existente e a pressão residencial excessiva, por comparação com a oferta de emprego local, suscita a leitura de que os activos competitivos podem ser reforçados através de projectos estruturantes que fomentem o empreendedorismo e a criação de emprego. O parque de ciência e tecnologia e os projectos existentes

para o Arco Ribeirinho Sul podem assim servir de âncora a uma dinâmica de aproximação dos indicadores económico-sociais da Península de Setúbal aos da Grande Lisboa.

Na margem Norte do Tejo, os concelhos de Oeiras e Cascais revelam-se entre os mais dinâmicos. Apesar de a cidade de Lisboa continuar a concentrar cerca de metade da oferta de emprego da AML, os concelhos de Oeiras, Cascais e Sintra acumulam conjuntamente quase um quarto da oferta total. Este espaço parece ter alcançado *momentum* e, atendendo à própria dinâmica das autoridades da administração local – é expectável a continuação desta tendência, a qual é susceptível de reclamar alguns esforços de reordenamento, nomeadamente em termos de acessibilidade e qualidade de vida.

A espacialização destas opções estratégicas ensaiada na Ilustração não pretende ser uma representação exhaustiva das dinâmicas de crescimento em toda a região da AML. Procurou-se, pelo contrário, reflectir três dinâmicas distintas: primeiro, as regiões de consolidação de crescimento (na margem Norte, com Oeiras, Sintra e Cascais a liderar esse crescimento); segundo, a identificação de espaços que podem aproveitar de forma natural as oportunidades proporcionadas pelas infra-estruturas de transporte de mercadorias e passageiros (nomeadamente as plataformas logísticas e o Novo Aeroporto de Lisboa); e, terceiro, áreas que dada a fragilidade do tecido sócio-económico reclamam a intervenção de projectos estruturantes, capazes de potenciar e requalificar a oferta de emprego, exercendo um efeito tampão sobre os movimentos pendulares.

Energia

O aproveitamento dos potenciais endógenos das regiões consumidoras, tradicionalmente não consideradas para fins de produção de energia, possui grande potencial de redução de consumo de energia produzida e distribuída através de redes (electricidade, gás natural, combustíveis). Um exemplo particularmente interessante para o território português é o aproveitamento da energia solar para produção de calor (energia solar térmica), tendo como fins primordiais o aquecimento de águas sanitárias, a climatização, ou a produção de frio ou calor industrial. A tendência de diminuição de custo e aumento dramático da capacidade de produção de painéis fotovoltaicos promete também a possibilidade de generalização da geração distribuída nos edifícios na próxima década. Estas formas de produzir energia estão necessariamente inter-relacionadas com o aumento da eficiência energética dos edifícios, cujo potencial para diminuir os consumos totais se soma à produção local para diminuir ainda mais os consumos energéticos assentes nas redes de distribuição.

A utilização de biogás, biomassa residual de origem agrícola e florestal, assim como com origem em espécies produzidas expressamente para o efeito, ou de energia das ondas e das marés contribuirão também para a produção mais localizada/distribuída de energia, embora em escala consideravelmente maior.

A diminuição dos consumos dependentes das redes de distribuição aumentará também a eficiência do sistema energético, diminuindo as perdas da distribuição eléctrica e da distribuição de combustíveis, feita essencialmente sobre modo rodoviário.

Abordam-se sucintamente as questões relacionadas com o aproveitamento dos potenciais energéticos endógenos da AML, sob o prisma da sua distribuição no território.

Energia eólica

A AML possui um potencial eólico assinalável, embora grande parte dele não seja aproveitável, pois coincide com os Parques Naturais Sintra-Cascais e da Arrábida.

Apesar destas limitações, a zona da Grande Lisboa (sobretudo Sintra, Loures e Mafra), apresentam um potencial eólico dos mais significativos do país, que se prolonga pelo litoral de toda a região Oeste. O distrito de Lisboa possuía já em Dezembro de 2008 uma potência instalada de 274 MW, encontrando-se 62 MW adicionais em construção, sendo à data o quinto distrito com maior potência eólica instalada. Note-se, no entanto, que grande parte do potencial aproveitado no distrito de Lisboa faz parte da NUT Oeste e Vale do Tejo.

Energia das Ondas

A faixa marinha fronteira Leste dos concelhos de Cascais, Sintra e Mafra possui potencial de energia das ondas assinalável, que importa contextualizar. De facto, a costa Atlântica ao longo destes concelhos engloba uma extensão de cerca de 45 km cujo potencial é dos mais altos no território nacional, extensão essa que já contempla as incompatibilidades existentes com rotas de navegação e acesso a portos, passagem de cabos submarinos, restrições ambientais, actividade piscatória, e zonas reservadas para exercícios militares. Estima-se uma potência do recurso de 30 MW/km, uma taxa de aproveitamento exequível de 15%, e admite-se que 20% daquela extensão de costa ficará reservada para corredores de navegação. A energia eléctrica produzida com base nesta estimativa excede 1700 GWh/ano, ou quase 20% do consumo da Grande Lisboa em 2008 (ou cerca de 13,5% do consumo da AML no mesmo período). Salienta-se que esta zona identificada como de grande potencial de energia das ondas se prolonga por mais cerca de 26 km, até Peniche, o que representa um potencial adicional superior a 1000 GWh/ano.

Sistema Ambiental

Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental

A materialização das orientações dos eixos estratégicos, em particular do eixo – “Sustentabilidade e sintonia com a natureza” tem como linha de acção fundamental a possibilidade de se concretizar na AML um conjunto de territórios com funções ecológicas dominantes e que se consideram estruturantes e fundamentais para o modelo de desenvolvimento sustentável da AML.

A elevada qualidade e diversidade do espaço metropolitano decorre da coexistência de espaços com elevados graus de biodiversidade e muitos deles com práticas e características que têm permitido manter recursos disponíveis significativos. Há contudo ameaças que decorrem da extensão e de conflitos de usos do solo entre os fenómenos da urbanização, os espaços agro-florestais e os espaços naturais.

Se nas áreas classificadas os fenómenos estão relativamente contidos e controlados, no restante território coexistem conflitos de usos, que devem ser articulados com os valores ambientais na sua proximidade.

A concretização de uma Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental, EMPVA, constitui um factor decisivo na qualificação do modelo de desenvolvimento da AML.

Esta estrutura deve ser constituída através de espaços multifuncionais onde a coerência de usos diferenciados e os valores da biodiversidade sejam preponderantes.

Assumem particular relevância nesta estrutura o conjunto das áreas agrícolas e florestais e os espaços naturais que deverão ser apoiados no sentido da manutenção da sua competitividade económica e da estabilidade da sua área de influência e dominância territorial. As áreas agrícolas (26%) e as áreas florestais (22%) representam um importante e limitado recurso metropolitano que contribui para a qualidade da paisagem e a sua sustentabilidade, de que são bom exemplo as áreas de montado, a lezíria do Tejo e as áreas agrícolas e florestais dos concelhos da AML Norte e da Península de Setúbal.

De acordo com os estudos efectuados, contribuem para a concretização da Rede Ecológica Metropolitana (REM) não só as áreas agrícolas e florestais mais importantes, como também os territórios que servem de suporte à sustentabilidade da AML.

Entende-se por REM – um sistema articulado e hierarquizado de áreas e corredores ecológicos, que integram, envolvem e atravessam o sistema urbano e as unidades territoriais no seu conjunto.

Esta rede tem funções de conectividade e continuidade ecológica e devem nos seus territórios prevalecer, perante outras, as funções ou usos que promovam a manutenção ou a melhoria das condições da biodiversidade ecológica local e regional.

Para esta rede deverão ainda contribuir factores ambientais decisivos para a estabilidade e qualidade metropolitana como são os recursos hídricos, o recurso solo e o recurso paisagem, que de forma articulada e integrada devem ser promovidos na AML.

Constituição da REM

Mantêm-se no essencial, os critérios que conduziram à delimitação e à estruturação da REM, incluída no PROT-AML 2002, que se mostrou como um instrumento relevante para suportar e acompanhar decisões de ordenamento tanto ao nível local como regional. A conservação da natureza, através da REM permite que a protecção e valorização ambiental possam ser relevantes na proposta de ordenamento para a AML.

A sua transposição para os PDM não tendo sido generalizada, permitiu no entanto ajustar conceitos e práticas na abordagem das questões ecológicas em áreas metropolitanas através de uma metodologia e conceitos inovadores em articulação com os diferentes níveis de planeamento à escala municipal e regional.

Estando os conceitos estabilizados, importa redefinir e ajustar os mecanismos e instrumentos que conduzam à sua concretização no território, em particular, através dos Instrumentos da Gestão Territorial. É ao nível dos PMOT que a REM deve ser concretizada através da integração de parte significativa dos seus territórios nas Estruturas Ecológicas Municipais ou acompanhando as decisões de localização de actividades económicas.

Às diferentes escalas, os princípios, os valores ecológicos em presença, devem ser estudados e aprofundados no âmbito dos PMOT.

Assim o modelo territorial para a AML integra a REM como elemento fundamental devidamente hierarquizado e integrando os seguintes espaços e funções dominantes, em três níveis de importância relativa: Rede Primária; Rede Secundária; Áreas Vitais

Rede Primária

Constitui a estrutura central com funções ecológicas dominantes abrangendo áreas classificadas de importância nacional e internacional e os corredores estruturantes primários de ligação e conectividade ecológica entre aqueles territórios.

A AML possui um património natural devidamente classificado o que lhe confere um potencial único como área metropolitana qualificada.

Poucas metrópoles do mundo possuem dois Parques Naturais no seu interior e duas áreas de Reservas Naturais localizadas em Estuário como é o caso do Tejo e do Sado.

A rede primária é constituída por áreas estruturantes primárias e corredores estruturantes primários.

Todas as áreas estruturantes primárias possuem os respectivos planos de ordenamento em vigor (?) devendo ser seguidas as orientações de ordenamento que daí decorrem.

O PROT-AML recomenda que em particular nas suas áreas de fronteira, ou nas áreas com as quais se relacionem mais fortemente, sejam avaliados os impactos das decisões de alteração de uso do solo que

possam afectar a estrutura ou a biodiversidade dessas áreas protegidas. De igual modo os corredores estruturantes primários constituem elementos ou áreas de ligação entre os sistemas ecológicos, promovendo a conectividade regional, em particular para a fauna e a transferência e troca de energia entre sistemas ecológicos diferentes, garantindo a sua consistência e sustentabilidade.

Corredores Estruturantes Primários

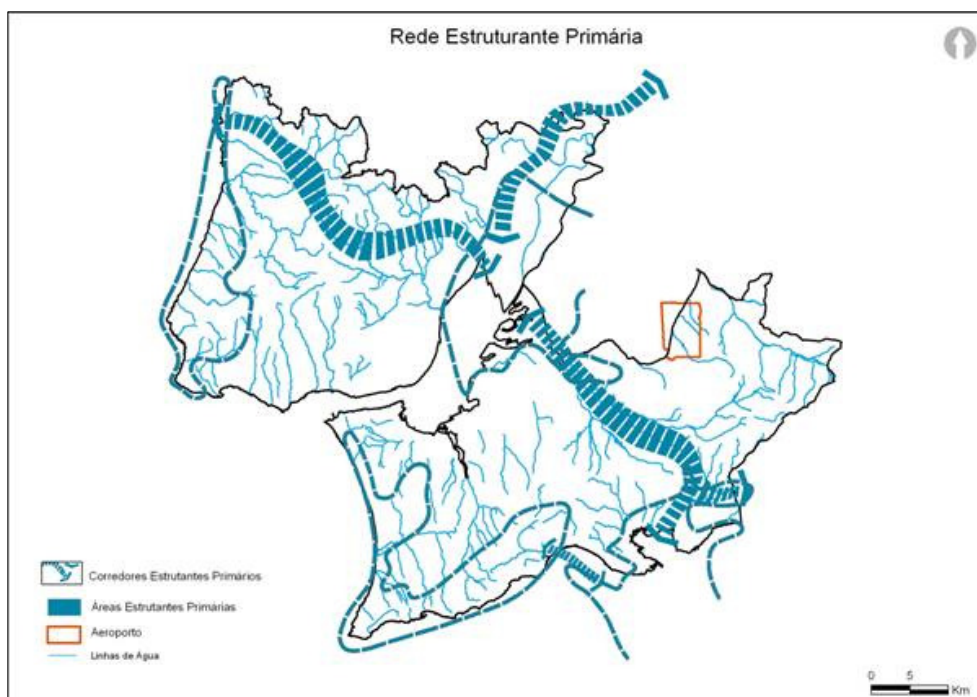
Representado os territórios de ligação e transição entre as áreas estruturantes primárias interessam na AML os seguintes corredores:

- Litoral – Estuário do Tejo
- Vale do Tejo
- Estuário do Tejo – Estuário do Sado

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

As principais ligações ocorrem entre o Estuário do Tejo e o do Sado e entre estes e as orlas marítimas e o Litoral.

No interior o corredor do Vale e leito do Tejo constituem o elemento central e mais importante do ponto de vista ecológico, integrando naturalmente o espaço da lezíria e as margens do vale.



Rede Estruturante Primária (Informação Provisória)

Rede Secundária

O segundo nível hierárquico em termos de importância regional é concretizado através de uma rede ecológica secundária que integra áreas e corredores ecológicos, delimitados e identificados de acordo com os valores em presença.

Constituem espaços no essencial, ainda não ocupados ou afectos a funções urbanas ou edificadas e possuem interesse e biodiversidade ecológica. Ao mesmo tempo permitem a definição de espaços de transição e conectividade ecológica entre áreas primárias e o sistema urbano localizado na sua proximidade.

Relacionam-se mais fortemente com valores e funções ecológicas associadas às áreas florestais, aos sistemas hídricos, aos vales e baixas aluvionares efectuando funções importantes ao nível regional e municipal no controlo das cheias e na qualidade do ambiente metropolitano.

Na margem norte da AML, as áreas florestais de Sintra, a Serra da Carregueira, o Vale do Loures e as matas de Mafra e Malveira, os vulcões de Mafra, Sintra e Loures e ainda as encostas arborizadas dos vales das principais ribeiras ou a parte não classificada da Lezíria do Tejo, constituem as áreas mais importantes.

Na península de Setúbal, para além das áreas dos esteiros e baixas aluvionares que drenam para o estuário, assumem particular relevância os esteiros e baixas aluvionares de Seixal e Coina, Moita e Baía de Sarilhos, a Mata Nacional da Machada, os Pinhais de Sesimbra, as lagoas do Poçeirão e os Pinhais da Marquesa, Formas e Espanholas, Terra dos Caramelos, etc..

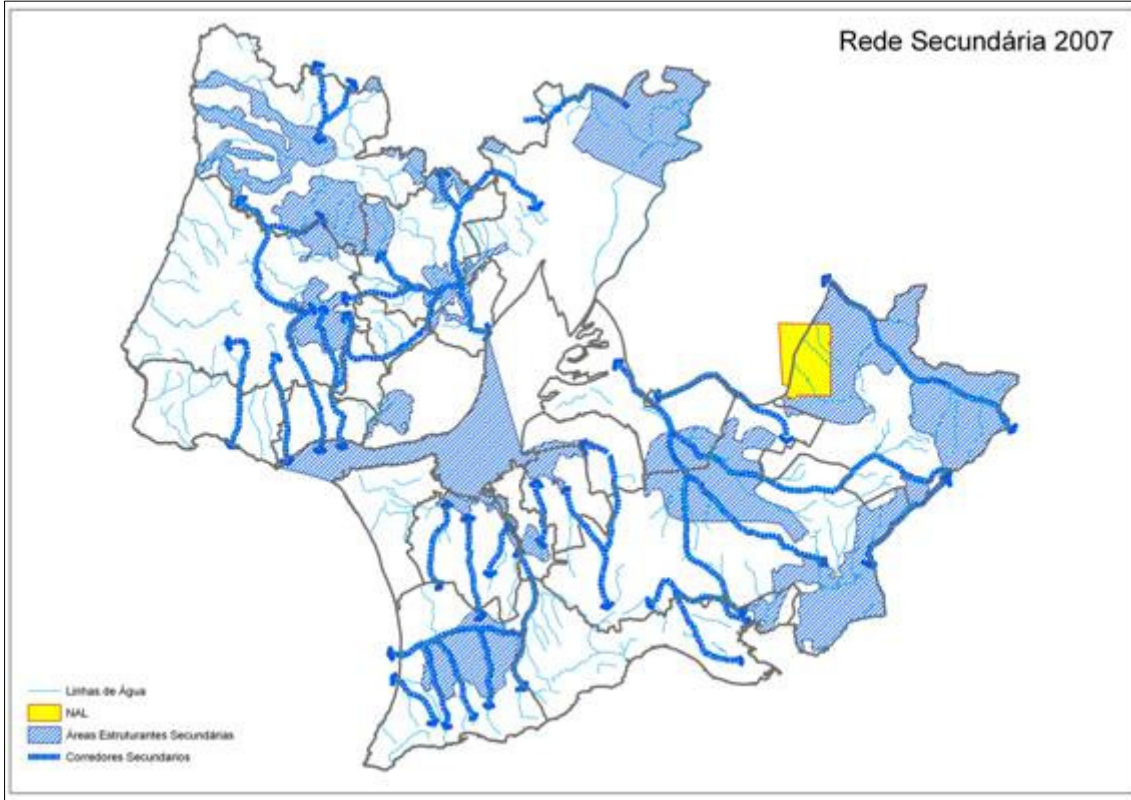
Nas áreas florestais são mais relevantes, a paisagem protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica, as matas de Sesimbra e as áreas florestais dos concelhos de Palmela e Montijo Interior, em particular as áreas de Montado.

Estes espaços serão igualmente importantes para a resolução de carências e remates do Sistema Urbano localizado nas suas envolventes, ou ainda para em operações integradas (PMOT) resolver a compatibilidade entre os valores ecológicos, as necessidades urbanísticas e de infra-estruturas e equipamentos que estes territórios também terão que contemplar, ainda que a sua função ecológica deva ser sempre predominante.

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

Os corredores estruturantes secundários estão associados e acompanham as linhas de água principais da AML e estabelecem as ligações hídricas e ecológicas entre Unidades Territoriais.

As áreas atravessadas por estes recursos hídricos devem ter uma atenção especial nos PMOT em elaboração ou revisão garantindo que a concretização das propostas incluídas nesses planos, não aumentam o risco de cheias ou põem em causa a normal circulação nas linhas de água.



Rede Secundária (Informação Provisória)

Áreas Vitais

(em elaboração)

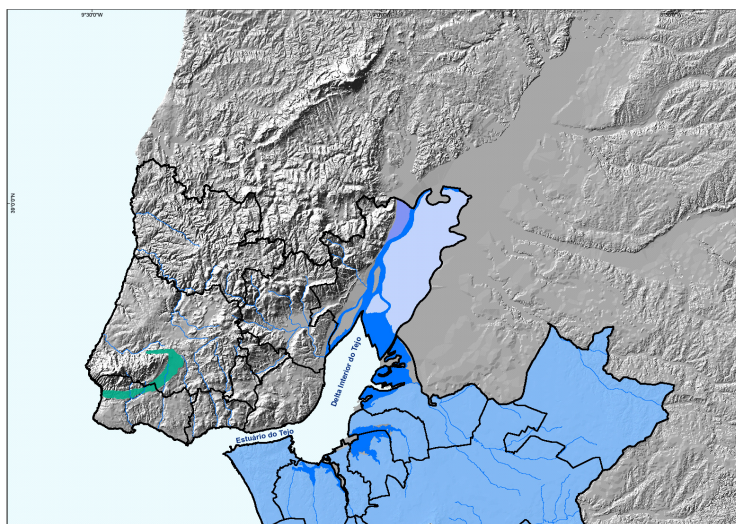
A água como recurso estratégico

A água é um dos recursos naturais mais importantes de qualquer região, que importa preservar e gerir de forma sustentável, acautelando a sua qualidade e quantidade. A AML apresenta uma dissimetria espacial bem marcada nesta matéria, entre os concelhos da margem norte do Tejo e os da margem sul (

). Na margem norte, os municípios são abastecidos na sua quase totalidade, em alta, pela EPAL, por água proveniente fora dos limites administrativos da AML e demasiado dependente de um ponto de abastecimento: a albufeira de Castelo de Bode. Segundo dados de 2005, fornecidos pela EPAL, as captações superficiais na albufeira de Castelo de Bode (bacia hidrográfica do Rio Zêzere) totalizam 67 % do total, seguindo-se as captações superficiais de Valada no Rio Tejo (20%), e as captações subterrâneas nas nascentes dos Olhos de Água do Rio Alviela (2%), e nas Lezírias e nos poços de Ota e Alenquer (11%).

Na margem sul, os municípios são abastecidos por captações subterrâneas no sistema aquífero da Bacia do Tejo-Sado/Margem Esquerda.

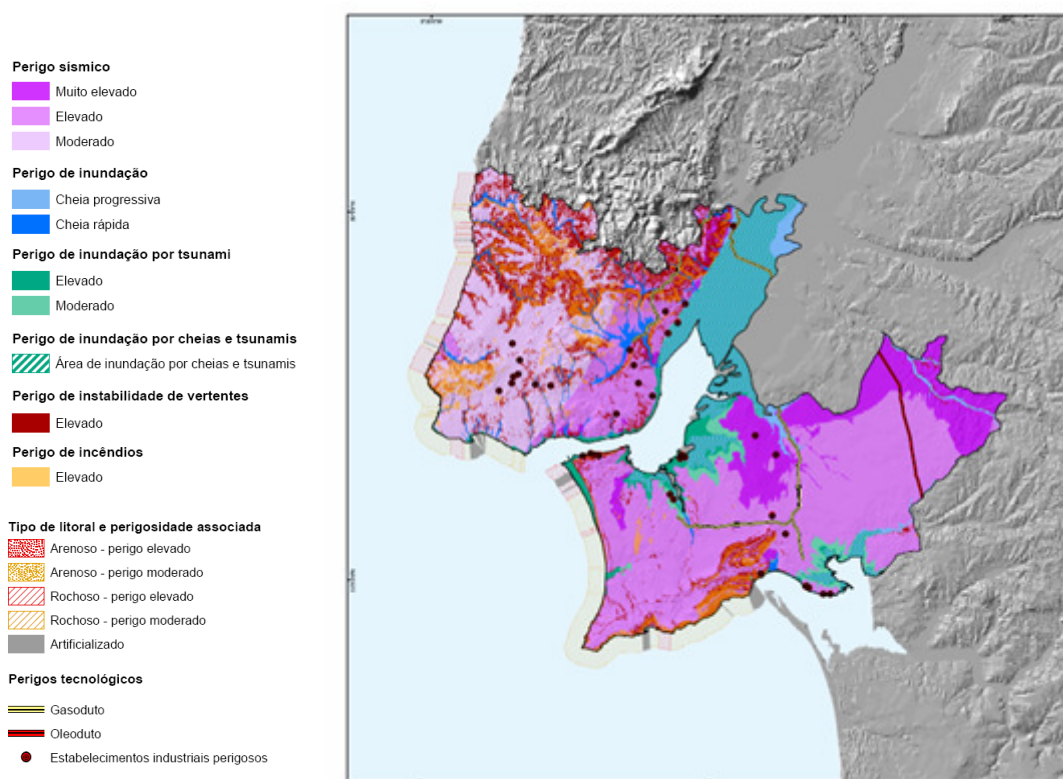
Perante este cenário, e do ponto de vista do ordenamento do território, a gestão dos recursos hídricos na AML deverá considerar como prioridade estratégica: (i) à escala regional, diminuir a excessiva dependência de um ponto de abastecimento de água para os concelhos da margem norte do Tejo (albufeira de Castelo do Bode, 67 %); (ii) monitorizar as captações de água dos sistemas aquíferos, no sentido de evitar a sobre-exploração das suas reservas; (iii) às escalas regional e municipal, continuar a política de melhoria progressiva de tratamento das águas residuais tendo em vista a diminuição da contaminação das águas superficiais e subterrâneas; (iv) à escala municipal, salvaguardar áreas estratégicas de protecção e recarga de aquíferos (pertencentes à REN) no sentido de garantir a renovação das suas reservas de água e de evitar a sua contaminação. Esta última prioridade constitui um enorme desafio para os municípios da margem sul do Tejo, que possuem vastas áreas dos respectivos territórios sobre o sistema aquífero da Bacia do Tejo-Sado/Margem Esquerda, e que são dele dependentes.



Sistemas aquíferos e principais cursos de água da AML

Riscos e Protecção Civil

O território da AML encontra-se exposto a um leque variado de perigos, que inclui (i) Perigos naturais (ocorrências associadas ao funcionamento dos sistemas naturais, como sismos, tsunamis, movimentos de massa, erosão do litoral, cheias e inundações); (ii) Perigos tecnológicos (ocorrências decorrentes da actividade humana que potenciam acidentes, tais como acidentes industriais e no transporte de substâncias perigosas); (iii) Perigos ambientais (ocorrências em que se combinam os resultados de acções continuadas da actividade humana com o funcionamento dos sistemas naturais, tais como os incêndios florestais e a contaminação de aquíferos).



Carta multirriscos da AML

A perigosidade sísmica na AML é elevada, devido não só à proximidade de estruturas activas submarinas que marginam o território continental português a SW e a S (que têm o potencial de gerar os sismos máximos regionais), mas também, à falha (ou zona de falhas) do vale inferior do Tejo. A susceptibilidade sísmica é elevada ou muito elevada em 74% do território regional, observando-se as situações mais desfavoráveis em Alcochete, Vila Franca de Xira e Montijo.

A geração de tsunamis associados a eventos sísmicos com epicentro no mar, mas também a movimentos de vertente e erupções vulcânicas submarinas, pode ter consequências devastadoras nas áreas costeiras. Os principais focos potenciais geradores de maremotos correspondem a três zonas sísmicas localizadas a SW da AML. A susceptibilidade à inundação por tsunami é elevada em 6,6% do território da AML, constituindo pontos críticos as costas baixas arenosas e os estuários do Tejo e do Sado, com destaque para as zonas ribeirinhas dos concelhos de Alcochete, Moita, Barreiro, Almada e Seixal.

Os movimentos de massa em vertentes com expressão significativa na AML correspondem, sobretudo, a deslizamentos e desabamentos. Tendo como referência o cruzamento dos dois principais factores condicionantes da instabilidade das vertentes (declive e geologia), verifica-se que este tipo de perigo tem uma incidência relevante em 9% da área total da AML. No entanto, a repartição espacial dos movimentos de massa é bastante desigual, sendo mais relevante em Mafra, Loures, Odivelas, Vila Franca de Xira e Setúbal, onde a área susceptível varia entre 11% e 34% dos respectivos territórios concelhios.

Os troços de litoral da AML submetidos a erosão marinha mais intensa correspondem às áreas de costa baixa arenosa, com destaque para o sector Caparica – Cova do Vapor. Os sistemas costeiros de arriba e

de praia – arriba, presentes na parte norte da AML (Mafra e norte de Sintra), são também bastante susceptíveis à erosão litoral, que se manifesta por movimentos de massa de tipo desabamento e deslizamento.

A AML está sujeita à ocorrência de cheias progressivas e cheias rápidas. As cheias progressivas verificam-se no Rio Tejo que, durante as cheias de maior magnitude, invade os fundos de vale dos seus afluentes originando o fenómeno das “cheias de jusante”. A área inundável por este tipo de cheia corresponde a cerca de 12% do território da AML e as situações mais desfavoráveis observam-se em Vila Franca de Xira, Alcochete e Moita (áreas inundáveis por cheias progressivas compreendidas entre 27% e 70% dos respectivos territórios concelhios). As cheias rápidas afectam pequenas bacias hidrográficas de reduzido tempo de concentração, podendo ser mortíferas, especialmente nas áreas densamente urbanizadas e com ocupação indevida dos leitos de cheia. As cheias rápidas afectam principalmente as pequenas bacias hidrográficas da Grande Lisboa, entre os concelhos de Mafra e Vila Franca de Xira (e.g., Ribeira de Pedrinhos, Rio Sabujo, Rio do Cuco, Rio Lizandro, Ribeira de Colares, Ribeira das Vinhas, Ribeira da Lage, Ribeira de Barcarena, Rio Jamor, Rio Trancão, Rio Silveira, Rio Grande da Pipa). Na Península de Setúbal destaca-se a Ribeira do Livramento, no concelho de Setúbal. Os fundos de vale inundáveis por cheia rápida representam, apenas, 1,5% da área total da AML. No entanto, em Odivelas e Loures estas áreas correspondem a mais de 10% dos respectivos territórios concelhios, enquanto em Oeiras e Mafra esse valor varia entre 3,4 e 3,8%.

Os incêndios florestais ocorrem todos os anos na AML e constituem o maior risco das florestas, com graves consequências ambientais e socio-económicas. Cerca de 18,5% do território da AML apresenta uma susceptibilidade elevada ou muito elevada aos incêndios florestais. As situações mais desfavoráveis verificam-se em Mafra, Loures, Sintra e Setúbal, onde a área susceptível ao fogo florestal varia entre 25% e 54% dos respectivos territórios concelhios.

A AML possui quatro sistemas aquíferos, três detríticos (T1 – Bacia do Tejo-Sado/Margem Direita; T3 – Bacia do Tejo-Sado/Margem Esquerda; T7 - Aluviões do Tejo) e um cársico na Orla Ocidental (O28 – Pizões-Atrozela). O sistema aquífero da Bacia do Tejo-Sado/Margem Esquerda destaca-se pela importância estratégica nacional, visto que integra 53% das reservas de águas subterrâneas extraíveis em Portugal continental. Os sedimentos terciários não consolidados com ligação hidráulica com a água superficial, largamente representados na Península de Setúbal, apresentam um grau elevado de vulnerabilidade.

A AML é a região do país onde se assiste à maior concentração de estabelecimento industriais com potencial para gerar acidentes graves envolvendo substâncias perigosas, destacando-se os estabelecimentos de produtos químicos e de combustíveis. As situações mais desfavoráveis observam-se em Sintra, Loures, Vila Franca de Xira, Almada, Barreiro e Setúbal. Paralelamente, verifica-se o atravessamento do oleoduto nos concelhos do Montijo e Palmela. Os atravessamentos do gasoduto em

alta pressão têm uma expressão territorial relevante nos concelhos de Loures, Vila Franca de Xira, Palmela e Alcochete.

Em suma, os objectivos para a região no domínio da prevenção e gestão de riscos, têm subjacente a salvaguarda da prevenção e minimização dos efeitos e actividades perigosos, garantindo o direito à segurança das populações e dos bens e à qualidade do ambiente. Em conformidade, a orientação estratégica de base territorial no domínio dos Riscos e da Protecção Civil consiste em Evitar ou Mitigar os Riscos, particularmente nas situações que podem implicar a perda de vidas humanas e/ou elevados prejuízos materiais.

Nos territórios perigosos identificados na AML, que não se encontram ocupados por estruturas e infra-estruturas, deve prevalecer a regra de Evitar o Risco. Esta opção estratégica tem subjacente os princípios da precaução e prevenção e é assumida por razões de eficácia e de economia. Com efeito, as medidas preventivas de carácter não estrutural são, geralmente, as mais eficazes e mais baratas, no quadro do ordenamento do território.

Nos casos em que existem situações consumadas de exposição aos riscos, e quando o carácter extensivo da distribuição espacial dos fenómenos perigosos (e.g., risco sísmico) inviabiliza o “Evitar do Risco”, deve prevalecer a regra de Mitigar o Risco. As medidas de mitigação devem ser decididas caso a caso, com base em análise de custo – benefício. Por outro lado, estas medidas devem ser adoptadas prioritariamente para situações de risco classificadas como inaceitáveis ou intoleráveis.

Sistema de Transportes

Tal como definido nas Orientações Gerais para a Elaboração dos Planos Regionais de Ordenamento do Território (2006, SEOT) o sistema de acessibilidades e mobilidade contempla as redes de transportes e logística que suportam os fluxos de pessoas e bens dentro da região e com o exterior, devendo nele ser incluídos e identificados os projectos âncora (indutores de desenvolvimento e de organização territorial) que se consideram determinantes para a concretização dos objectivos estratégicos de desenvolvimento.

Apesar desta delimitação de âmbito do sistema de acessibilidades e mobilidade, as políticas de mobilidade e acessibilidade devem ser entendidas num contexto mais amplo que relacione a qualidade de vida, a vitalidade económica e o acesso às oportunidades, assumindo-se como imperativos da procura de soluções a implementar, a promoção de princípios base de eficiência, sustentabilidade e equidade.

Tomando como referência estes princípios e as orientações de política constantes dos principais documentos estratégicos nacionais, designadamente no PNPO, bem como a visão estratégica defendida para a Região, emergem como principais desafios / orientações específicas para no domínio das acessibilidades, mobilidade e transportes para o PROT da AML, os seguintes:

1. A Melhoria da conectividade da Região com o Exterior, tirando partido dos grandes investimentos previstos (NAL, AVF, plataformas logísticas, caminhos de ferro,...) e assegurando a articulação destas infra-estruturas, entre si e com as já existentes, por forma a potenciar sinergias;
2. O Estabelecimento de conectividade intra-regional que fomente um funcionamento mais polinucleado da AML e um ordenamento mais compacto, para o qual é fundamental a articulação entre políticas de usos de solo e de transportes, por forma a que as infra-estruturas desempenhem o seu papel promotor de desenvolvimento equilibrado, minimizando processos de alastramento da suburbanização, geradores de maiores des-estruturações do território e incrementadores dos problemas de mobilidade;
3. A promoção de soluções de transporte mais sustentáveis, procurando uma repartição modal mais equilibrada e uma melhor utilização de cada modo, o que implica medidas quer ao nível da melhoria da atractividade do TC, quer no sentido de restringir o uso do TI, quer ainda actuações que promovam soluções intermédias de transporte e/ou indutoras da utilização mais racional do automóvel, tirando partido nomeadamente das tecnologias de informação e comunicação;
4. A promoção de uma mobilidade fomentadora da valorização das vivências urbanas e da coesão social, o que passa, fundamentalmente, por actuações na hierarquização da rede rodoviária para garantir a preservação de ambientes urbanos seguros e tranquilos e por actuações ao nível da integração dos modos suaves (marcha a pé e bicicletas) na cadeia de viagens.

As duas primeiras orientações / linhas de acção tem uma tradução importante ao nível das infra-estruturas de transportes e acessibilidades (e consequentemente uma expressão gráfica no sistema de acessibilidades e mobilidade), as duas outras, não menos importantes, tem tradução ao nível das lógicas de actuação e dos instrumentos de gestão, traduzindo-se como tal, fundamentalmente, em normas orientadoras.

De salientar, quando se listam os principais problemas associados ao sistema de transportes metropolitano⁵, emergem sempre como aspectos mais marcantes a **falta de um Plano Metropolitano de Mobilidade e Transportes**, que aborde de forma integrada estas questões e evite as decisões avulsas, e a **falta de uma Autoridade Metropolitana de Transportes, com atribuições claras aos níveis estratégico e tático** que possa realizar, além da contratualização dos serviços de TC numa lógica integrada, as suas funções de liderança estratégica a nível das opções de mobilidade na AML, abrangendo todos os modos de transporte. Nestes termos, não pode deixar de ser uma proposta / recomendação do PROT da AML a implementação e operacionalização da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa.

Também não poderá deixar de ser merecer especial atenção nas propostas do PROT a necessidade de conter os fluxos de tráfego rodoviário por razões de eficiência (congestionamento) e de sustentabilidade (emissões), sem perda da qualidade global na mobilidade. Neste âmbito urgem medidas / recomendações no sentido de favorecer a inovação nas opções de mobilidade e de promover um maior uso dos preços como instrumento de gestão da procura, tirando partido da instalação de sistemas inteligentes de transportes.

O Sistema de Transportes, Acessibilidades e Mobilidade

Na figura seguinte apresentam-se as redes de transportes que enformam o sistema de acessibilidades e mobilidade a considerar no modelo territorial do PROT da AML. Genericamente, o sistema proposto 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 metropolitano.

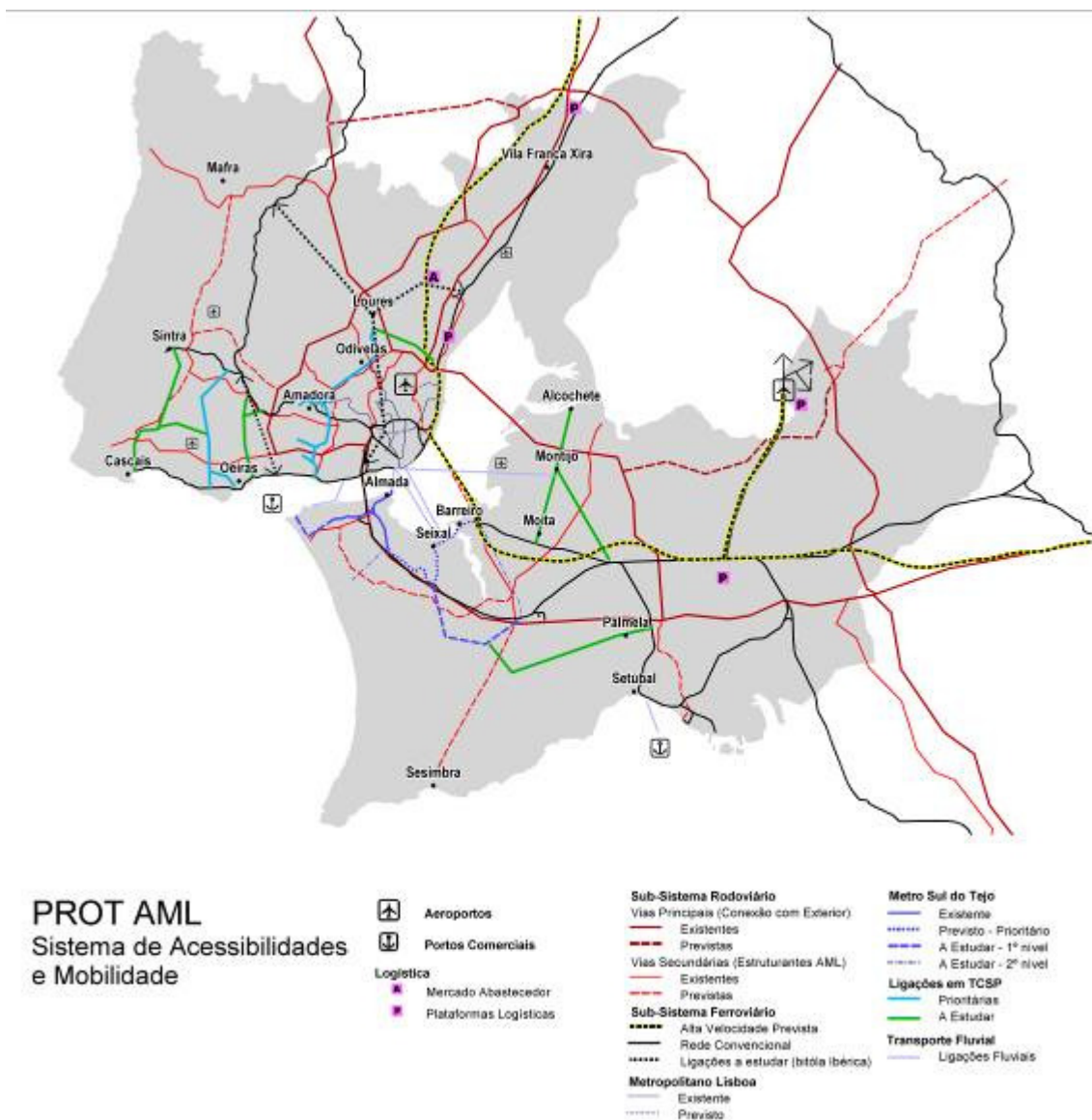
As principais apostas ao nível do sistema de mobilidade, são:

- Garantir a realização e boa articulação das grandes infra-estruturas de conectividade supra-regional (NAL, AVF, Sistema Portuário e Logístico);
- Desenvolver a rede de transporte ferroviário por forma a que esta se possa assumir como a espinha dorsal da estruturação do território metropolitano, aproveitando os investimentos

⁵ Dispersão e incoerência das medidas tomadas no domínio da mobilidade e transportes pelos múltiplos agentes públicos; insuficiência e má qualidade na intermodalidade; inadequação dos sistemas de informação e de bilhética; desadequação da oferta à procura; etc.

previstos (fecho do anel ferroviário e embebiamento da Linha de Cascais na Linha de Cintura) e em articulação com as propostas que emanam do PROT-OVT;

- Assegurar a expansão do MST de modo a cobrir novas áreas de expansão que se antevê venham a consolidar-se e por forma a dar-lhe dimensão de rede;
- Assumir um conjunto de eixos transversais de TCSP (Transporte Colectivo em Sítio Próprio), fundamentais para a estruturação das linhas de desejo actualmente mal atendidas e para a revitalização da procura dos modos colectivos (sempre com a preocupação de garantir tecnologias compatíveis, evolutivas e adaptadas à procura e respeitando critérios de sustentabilidade ambiental e energética);
- Assegurar o fecho da malha rodoviária em algumas áreas de modo a promover uma redistribuição mais eficiente dos fluxos.



Sistema de Acessibilidades e Mobilidade

De cada um dos sub-sistemas que o compõem, importa ressaltar:

Sub-Sistema **Aeroportuário**:

- Assegurar a prossecução do plano de expansão do Aeroporto da Portela, no sentido de poder responder com níveis de qualidade de serviços no mínimo razoáveis à procura existente e prevista, bem como concluir as obras de expansão do Metropolitano de Lisboa;
- Assegurar que o NAL disponha de condições operacionais adequadas em termos de segurança e ambientais e ajustadas ao desenvolvimento dos segmentos de negócio estratégicos de passageiros e carga, com elevados níveis de acessibilidade privilegiando os modos e soluções de transporte mais sustentáveis (designadamente a ferrovia, sendo que esta deve contemplar a possibilidade de evolução das ligações ferroviárias, de modo a minorar a necessidade de transbordo e permitir futuras ligações).
- Para as restantes instalações aeroportuárias existentes na AML (aeródromo de Tires e bases aéreas de Alverca, Montijo e Sintra) importa sobretudo assegurar que tenham as características adequadas às funções que desempenham, antecipando-se que o aeródromo de Tires possa vir a reforçar o seu papel como instalação de segunda linha de âmbito regional de apoio ao tráfego de aviação comercial, de negócio e turismo e o aeródromo de Alverca possa sustentar o desenvolvimento do *cluster* de serviços aeronáuticos no eixo de Vila Franca de Xira.

Sub-Sistema **Marítimo – Portuário**:

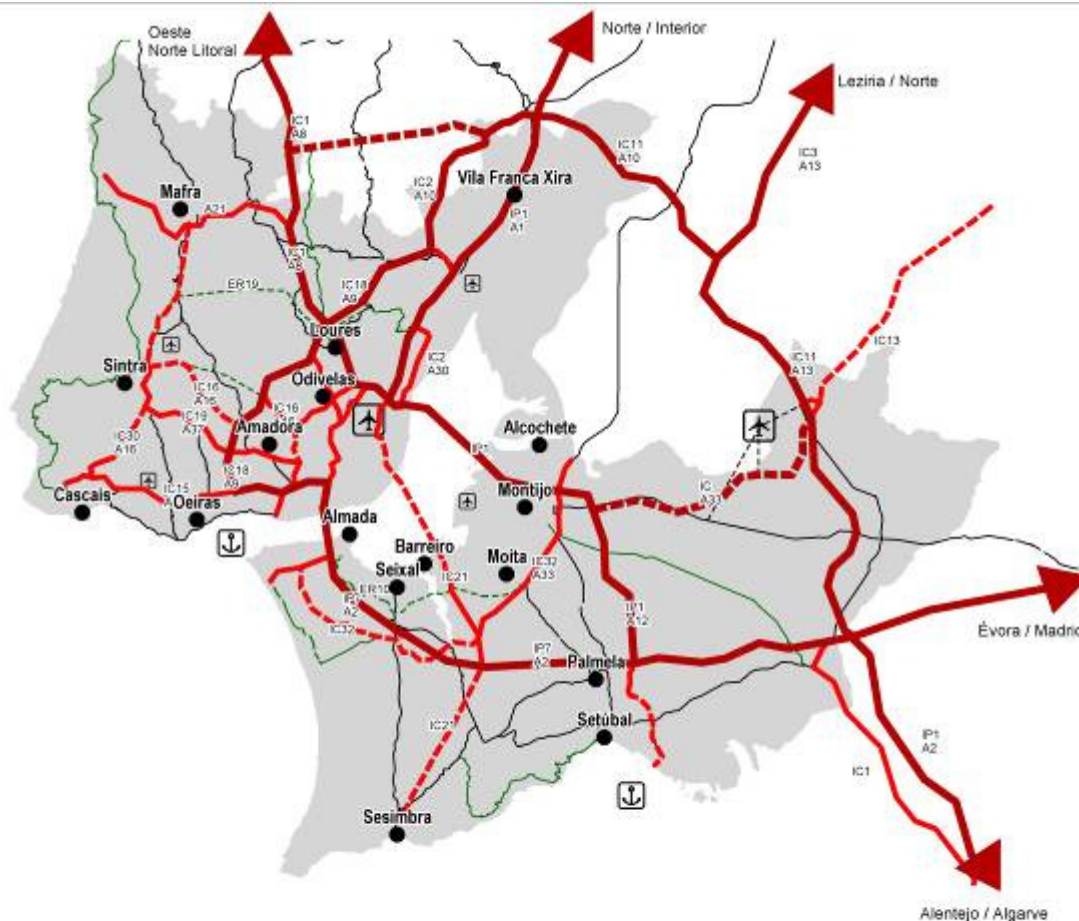
- O desenvolvimento do sistema portuário da AML deve ser equacionado num contexto de complementaridade entre os portos de Lisboa, Setúbal e Sines, tal como definido nas Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário, sendo fundamental assegurar a sua inserção nos grandes corredores multimodais de acesso a Espanha e ao interior do continente Europeu, bem como às plataformas logísticas para potenciar a actividade portuária e expandir a sua área de influência;
- Devem-se desenvolver estudos de acessibilidades rodo-ferroviárias e fluviais que permitam melhorar a articulação dos Portos com as plataformas logísticas da AML, procurando minimizar os conflitos entre tráfego de veículos pesados e ligeiros e promovendo soluções de transporte mais sustentáveis;
- Com a expansão prevista do terminal de Alcântara e com os investimentos em curso no porto de Sines, não se antevê a necessidade de apostar noutras localizações para a expansão deste segmento de carga, no horizonte do PROT. Todavia, deve-se manter como reserva a possibilidade de aproveitar a Trafaria como alternativa à expansão do Porto de Lisboa a mais

longo prazo, na medida em que dispõe de condições naturais únicas do ponto de vista de fundos.

Sub-Sistema **Rodoviário**:

- Com a construção das infra-estruturas previstas pelo EP para os próximos anos, a AML disporá de uma rede de grande capacidade bastante completa: as principais vias de conexão da região com o exterior incluem 5 corredores radiais (A6/IP7, A2/IP1, A1/IP1, A8/IC1 e A13/IC13), os quais se articulam entre si através do IC11 que como a construção da auto-estrada prevista entre Carregado a Pero Negro (A18) fechará o anel de amarração da auto-estradas de penetração em Lisboa, facilitando a redistribuição do tráfego de atravessamento Norte - Sul e Este - Oeste, sem obrigar ao atravessamento de áreas mais densamente urbanizadas da AML;
- Este anel exterior de atravessamento da AML é complementado por um anel interior que integra, na margem norte, a CREL/A9/IC18 e, na margem Sul, a A2/IP7 e A12/IP1, o qual assegura simultaneamente um papel de distribuição do tráfego inter-regional e intra-regional;
- A completar as vias classificadas como vias principais de conexão inter-regional, inclui-se ainda a A33 que liga o anel exterior formado pelo IC11 ao anel interior que integra a A12 e através da qual será assegurado o acesso directo ao NAL;
- As restantes vias de alta capacidade encontram-se classificadas como vias secundárias, funcionando, fundamentalmente, como estruturantes do território da AML. Neste âmbito destacam-se, como projectos estruturantes previstos para o horizonte do Plano, o fecho da CRIL, a construção do IC32/CRIPS e a construção do IC30 entre Ranholas e Alcabideche, os quais são fundamentais para o fecho das circulares de redistribuição dos fluxos entre os eixos radiais de penetração em Lisboa e para a melhoria das conexões inter-concelhias potenciadoras do modelo mais policêntrico;
- Para além das vias previstas pelo EP para o horizonte do plano, sugere-se que sejam também contempladas as seguintes intervenções adicionais:
 - Ligação da A12/IC3 (auto-estrada Setúbal-Montijo) ao porto de Setúbal;
 - Continuação do IC30 para Norte por forma a ligar à A21 (auto-estrada Ericeira-Mafra-Malveira);
 - Manutenção estratégica da reserva do espaço canal para a eventual construção da quarta travessia rodoviária do Tejo, no eixo Algés – Trafaria;
- Não obstante o desenvolvimento da rede viária de nível superior, subsistem problemas ao nível da rede de distribuição primária e secundária regional e municipal, a qual se encontra muitas

vezes desajustada da sua função e pondo em causa o cabal aproveitamento das potencialidades conferidas pela rede rodoviária nacional.



PROT AML
Sistema Rodoviário



Sub-Sistema Rodoviário

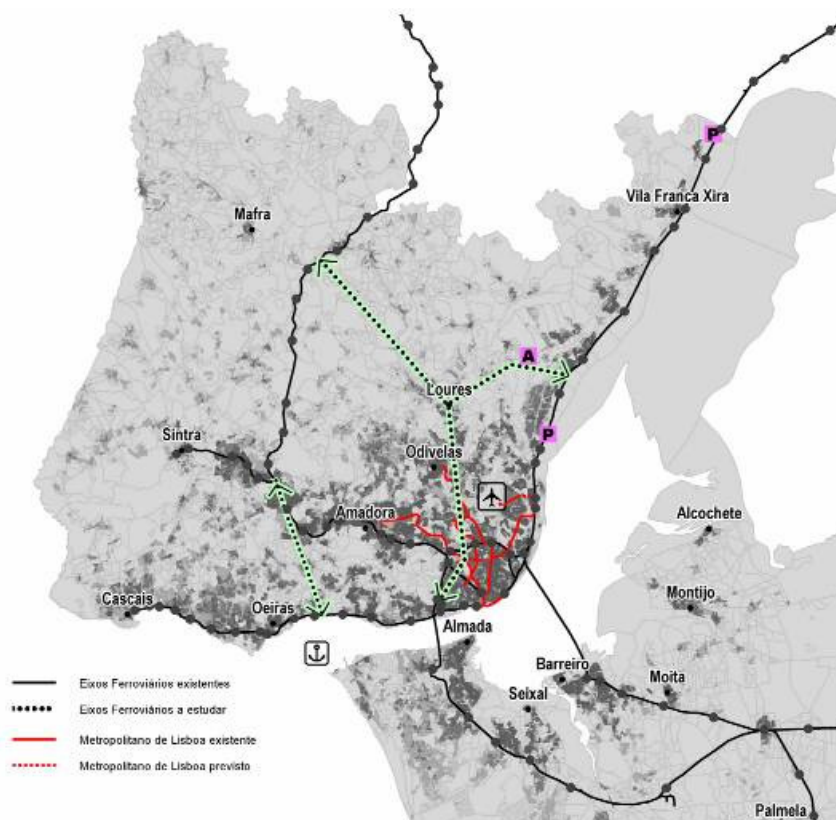
Sub-Sistema Ferroviário:

- Neste subsistema distinguem-se as infra-estruturas para alta velocidade ferroviária (AVF, a ser construída em bitola internacional / *standard* UIC), que têm relevância no estabelecimento de ligações de âmbito nacional de longo curso e de transporte internacional, e para a qual importa assegurar boa articulação com as outras infra-estruturas de transportes, e a rede ferroviária convencional (em bitola ibérica), que assumirá, cada vez mais, um papel nas ligações de âmbito regional e suburbano;

- A estação de AVF da Região de Lisboa, a instalar na Gare do Oriente, tem asseguradas boas conexões com as restantes redes de transporte colectivo pesado, designadamente, com a rede ferroviária convencional e com a rede de metropolitano, esta última, francamente melhorada com o prolongamento da linha vermelha entre a Alameda e São Sebastião. Tem associada um terminal rodoviário facilita a articulação com serviços rodoviários de transporte de passageiros, havendo só que garantir que este é gerido de forma eficiente para garantir bons níveis de atendimento e de qualidade de serviço;
- Nas ligações com o NAL importa ultrapassar as fragilidades que se prendem com a opção de não construir de raiz uma ligação que evite a necessidade de transbordo por parte dos fluxos provenientes de Este (Évora – Madrid) e futuramente de Sul através da Linha Évora – Faro – Huelva;
- Na ferrovia convencional, os investimentos previstos – designadamente, a construção da TTT que permitirá articular a Linha do Alentejo / Praias do Sado com a Linha de Cintura e com a Linha do Norte, fechando de anel ferroviário metropolitano, e a modernização da Linha de Cascais com a sua ligação à Linha de Cintura – bem como, as opções de investimento na margem sul, abrem novas perspectivas de organização da oferta de transportes ferroviários com serviços diametrais / transversais que, passando por Lisboa, conectam os pólos secundários da AML, promovendo uma conectividade intra-regional fomentadora do policentrismo e compactação;
- A criação de novos serviços de ligação ao aeroporto e entre a margem Norte e Sul do Tejo, promovidos pelo fecho do anel ferroviário, bem como o projecto de expansão do Terminal de Alcântara, imporão o aumento das solicitações sobre a Linha de Cintura que importa avaliar, seja ao nível da capacidade de carga deste eixo, seja ao nível dos impactos na perturbação dos serviços que a percorrem ou que lhe são conexos;
- A possibilidade de eventuais estrangulamentos de capacidade na Linha de Cintura, o desejo de revitalizar a ligação ferroviária à zona do Oeste e servir o eixo urbano de Loures, bem como a necessidade de assegurar o transporte de mercadorias por via ferroviária a partir do terminal de Alcântara, levam a que se recomende o estudo de viabilidade de constituição de uma circular ferroviária exterior composta por 3 eixos:
 - O **eixo diametral Torres Vedras - Setúbal**, para responder à necessidade de revitalização da ligação ferroviária ao Oeste, desviando-a do seu traçado actual na zona da Malveira e trazendo-a directamente para Loures e Lisboa, tal como sugerido no PROT de OVT. Assume-se, todavia, que esta intenção deverá ser equacionada como uma oportunidade de constituição um eixo ferroviário mais estratégico que viabilize a ligação Torres Vedras –

Setúbal⁶ que atravessa em túnel a cidade de Lisboa, articulando com a rede do Metropolitano de Lisboa⁷, e que ligue, de preferência, à Ponte 25 de Abril, de modo a evitar a zona mais pressionada da linha de Cintura⁸.

- **A ligação ferroviária entre as linhas de Cascais e de Sintra** que permita a ligação à actual linha do Oeste (a melhorar). O troço entre as linhas de Cascais e de Sintra poderá simultaneamente ter funções de transporte de mercadorias (na sua ligação à Linha do Oeste) e de passageiros (possibilitando o rebatimento entre as duas linhas);
- **A ligação a partir de Loures à Linha do Norte**, com possibilidade de passagem pelo MARL, servindo fundamentalmente mercadorias, e que feche a circular exterior ferroviária, criando redundância à actual linha de Cintura no sentido de assegurar, no futuro, padrões elevados de serviço de transporte de passageiros que não bloqueiem ou restrinjam o desenvolvimento do serviço ferroviário de mercadorias ao porto de Lisboa / terminal de Alcântara.



Sub-sistema Ferroviário

⁶ Este eixo possibilita ainda a articulação com a Linha do Alentejo e com a Linha do Sul, em Pinhal Novo, e ligações para norte de Torres Vedras, através da actual Linha do Oeste.

⁷ Se se considerar a articulação deste eixo com a rede do ML no Campo Grande (linhas verde e amarela) e em São Sebastião (linhas azul e vermelha), possibilita-se a sua articulação com as 4 linhas de metropolitano existentes, garantindo uma ampla distribuição dos fluxos transportados.

⁸ A solução de ligação directa à Linha de Cintura é menos interessante na medida em que fomenta uma menor articulação com a rede de metropolitano (servido conseqüentemente menos destinos e população) e não permite criar uma alternativa / redundância à Linha de Cintura, infra-estrutura que se antevê venha a ser mais pressionada com o aumento de novos serviços que respondam às novas ligações de passageiros entre a margem Norte e a margem Sul.

- Por último é de referir que, para a revitalização do transporte ferroviário de passageiros, para além da intervenção nas infra-estruturas e no material circulante, é também indispensável melhorar as condições de funcionamento e de adução às interfaces, seja ao nível da dotação de espaços próprios de Park&Ride, seja por via do desenvolvimento da intermodalidade / integração com outros modos de TC que permitam aumentar a área de influência das linhas de caminho de ferro;
- Ao nível do transporte de **mercadorias** e como suporte das actividades logísticas é de destacar que as plataformas logísticas nacionais (Poceirão, Bobadela e Castanheira do Ribatejo) dispõem de acesso à rede ferroviária nacional. Ainda é de referir a existência de boas condições criadas no complexo industrial da Siderurgia Nacional, promovidas pela ligação ferroviária desta zona à estação Ferroviária de Coina e pela criação, nos terrenos da Siderurgia, de uma estação de triagem que permitirá compor/decompor todas as circulações que aí têm origem ou destino. No projecto de desenvolvimento da Quimiparque estão previstas zonas de concentração das actividades industriais e de logística que poderão ser facilmente servidas por modo ferroviário. Igualmente, o pólo Terrugem / Montelavar / Pero Pinheiro, bem como o MARL / Zona de Tojais, poderão beneficiar de boa localização de actividades logísticas com a concretização da circular ferroviária exterior a estudar.

Sub-Sistema **Metropolitano de Lisboa:**

- É fundamental assegurar o reforço da configuração em rede do Metropolitano de Lisboa, tendo em conta que se trata de um modo de transporte adaptado para transporte de massas com elevadas frequências ao longo de todo o seu período de exploração e não ao transporte suburbano, cujas procuras se concentram maioritariamente em períodos de ponta limitados. Como tal deve desenvolver-se, essencialmente, dentro do concelho de Lisboa, garantindo uma maior articulação entre linhas e proporcionar ganhos de conectividade que possibilitem uma melhor optimização de percursos.

Sub-Sistema **Metro Sul do Tejo:**

- O Metro Sul do Tejo tem actualmente 3 linhas em funcionamento (Cacilhas – Universidade; Cacilhas – Corroios e Corroios – Pragal) que correspondem à 1ª fase de implementação do projecto, estando previstas uma 2ª fase (Corroios – Fogueteiro) e uma 3ª fase (Fogueteiro - Seixal e Seixal – Barreiro), ainda sem calendarização;
- Não obstante serem prioritárias as fases contratuais previstas, defende-se o estudo do reforço da rede MST com a sua expansão a territórios densamente urbanizados da Costa da Caparica e da Planície Central, possibilitando uma melhor integração entre os territórios da Margem Sul e a sua articulação com os sistemas de modos pesados que asseguram as conexões com Lisboa e

a margem Norte (estações de comboio e terminais fluviais). Propõe-se a avaliação das seguintes expansões:

- Num primeiro nível:
 - Ligação da actual linha Corroios - Universidade à Costa da Caparica e Trafaria;
 - Ligação Fogueteiro – Pinhal dos Frades – Quinta do Conde – Penalva, a qual visa estruturar um território cuja génese ilegal levanta dificuldades de mobilidade e para o qual existem perspectivas de consolidação e densificação;
- Num segundo nível:
 - Ligação Penalva – Santo António da Charneca – Vale da Amoreira – Lavradio (Nova estação Barreiro), que articula o eixo com a 3ª fase do MST e com a nova estação do Barreiro;
 - Ligação Corroios – Vale de Milhaços / Charneca de Caparica, cujo objectivo é servir uma área densamente urbanizada.
- Para a possibilidade de expansão do MST aos concelhos da Moita, Montijo e Alcochete, não é fundamental (nem aconselhável) a imposição de uma tecnologia idêntica à do MST, devendo ser estudados e reservados canais para a instalação de transportes colectivos em sítio próprio (TCSP), cuja opção tecnológica deverá atender à procura esperada e pautar-se por princípios de eficiência económica, social, ambiental e energética;
- A possibilidade de expansão do MST, de modo a servir os projectos de reconversão urbanística do Arco Ribeirinho Sul, a sua viabilidade dependerá de uma maior concretização destes projectos.

Sub-Sistema Transporte Fluvial:

- A importância e desenvolvimento do sub-sistema de transporte fluvial de passageiros no estuário do Tejo está muito dependente do que vier a ser a aposta nos territórios do Arco Ribeirinho e da Baixa de Lisboa, sendo que não tem problemas de infra-estruturas (existem e estão em boas condições), sendo necessário melhorar a acessibilidade terrestre às estações na margem Sul e garantir a integração física e lógica das redes;
- O papel estratégico do transporte fluvial deve ser visto à luz da restante oferta de serviços de transporte colectivo e dos investimentos previstos para as frentes ribeirinhas da norte e sul do Tejo, equacionando novas ligações intra e inter-margens e explorando a viabilidade de novos tipos de serviços com embarcações mais ligeiras e mais rápidas;

- No estuário do Sado, com os investimentos turísticos em curso em Tróia é expectável um aumento de vitalidade do transporte fluvial, sendo que deverá ser equacionada a realocização do terminal fluvial de modo a promover uma melhor articulação com o caminho de ferro, promovendo assim o estabelecimento de cadeia de viagem em TC.

Sub-Sistema de Transportes Colectivos em Sítio Próprio:

- A designação de transportes colectivos em sítio próprio (TCSP) enquadra um vasto conjunto de soluções de transporte colectivo⁹ que têm em comum o facto de circularem em boa parte do seu percurso em espaço canal reservado. As tecnologias deverão ser equacionadas, ligação a ligação, em função das procuras existentes e potenciais e de critérios de eficiência económica, energética e ambiental;
- É fundamental a integração dos diferentes projectos previstos para que o conjunto seja coerente e possa evoluir de forma integrada, com o mínimo de custos de investimento possível, evitando a multiplicação de tecnologias incompatíveis, com os correspondentes encargos fixos. A pertinência destas ligações tem levado a que os municípios de per si dinamizem a implementação de projectos de TCSP. Estes projectos devem merecer a atenção urgente da Autoridade Metropolitana de Transportes, de modo a que seja assegurada a sua integração numa óptica de projectos intermunicipais;
- As propostas TCSP em função do seu grau de prioridade são:
- Projectos prioritários:
 - A circular Algés – Falagueira / Amadora – Odivelas – Loures, que promove a estruturação das relações transversais entre os vários municípios da 1ª coroa suburbana;
 - A ligação transversal Carcavelos / Oeiras - Rio de Mouro, a qual estrutura um eixo transversal de desenvolvimento urbano já densamente ocupado e carente de soluções de transportes colectivos eficientes.
- Corredores a estudar:
 - A ligação Alcochete – Montijo – Moita, articulada com a ligação Montijo – Pinhal Novo, potenciando a articulação entre os pólos principais urbanos da zona Norte do Arco Ribeirinho e as principais infra-estruturas de transporte pesado de passageiros da AML;
 - A ligação Quinta do Conde – Palmela, a qual se poderá constituir como um eixo de estruturação da planície central, para a qual se antevê a consolidação e densificação da urbanização;

⁹ Que podem ser Metro Ligeiro, Eléctrico rápido, Eléctrico sobre pneus, Autocarro de grande capacidade / *Bus Rapid Transit*, etc.

- O prolongamento Loures – Sacavém, ligação que fecha a circular exterior da 1ª coroa de Lisboa e que permite ligar dois importantes núcleos populacionais do concelho de Loures;
- A ligação Cascais – Alcabideche – Sintra, que promove a ligação entre os centros urbanos de Cascais e Sintra, estruturando, no seu troço inicial, um território de elevada ocupação urbana;
- A ligação Paço de Arcos – Tagus Parque – Massamá / Cacém, que estrutura um eixo de desenvolvimento urbano que se tem vindo a consolidar e que dá continuidade ao Sistema Automático e Transporte Urbano de Oeiras (SATUO).

Sub-Sistema **Logística de Transportes:**

- Num contexto de crescente globalização da economia, a criação de plataformas logísticas, articuladas com infra-estruturas de transporte vocacionadas para o transporte de mercadorias de longo curso (tipicamente portos marítimos e comboio) e com fácil acesso aos mercados de destino final, assume especial importância para o desenvolvimento económico. No sentido de ordenar e promover as actividades logísticas a nível nacional, foi definida uma rede nacional de plataformas logísticas das quais duas se localizam na AML e que correspondem à plataforma logística do Poceirão, a qual é vocacionada como grande centro de distribuição, e à plataforma logística de Bobadela / Castanheira do Ribatejo, a qual apresenta dois pólos separados cerca de 24 km e que têm funções de apoio ao Porto de Lisboa.
- Para além destas plataformas, integra ainda a rede nacional de plataformas logísticas o Centro de Carga Aérea do Aeroporto da Portela, recentemente construído, prevendo-se também áreas para este efeito no NAL;
- Todas estas infra-estruturas apresentam boas condições de acessibilidade, tanto rodoviária como ferroviária, e ligações privilegiadas aos portos marítimos da região, tornando-se atractivas para a instalação de actividades logísticas
- Para além das plataformas nacionais, assinala-se ainda como grande infra-estrutura de abastecimento da região de Lisboa, o MARL, que se localiza em Tojais, Loures. Esta infra-estrutura é actualmente servida exclusivamente por modo rodoviário, propondo-se neste PROT o estudo de um ramal ferroviário que melhorará as condições desta localização para o acolhimento de outras actividades logísticas.

Normas Orientadoras

Normas Gerais

As Normas Orientadoras estabelecem as orientações e directrizes a adoptar e desenvolver pela Administração no âmbito de acções de planeamento e de programação e de actos de decisão, visando a concretização dos Objectivos Estratégicos de Base Territorial e Modelo Territorial definido para a Área Metropolitana de Lisboa.



Das opções estratégicas de base territorial às normas

As Normas Orientadoras explicitam um conjunto de normas de aplicação directa, orientações e directrizes, concretizadas por domínio de intervenção e por unidade territorial constituindo no seu todo o quadro de referência de actuação que sustenta a implementação do Modelo Territorial e o dos Objectivos Estratégicos.

As Normas Orientadoras visam a concretização das Opções Estratégicas da AML, sendo orientadas para resultados, devendo ter uma estrutura integrada e uma redacção coerente e inteligível e garantindo a coordenação inter-sectorial.

As Normas Orientadoras deverão ter em consideração o Quadro de Referência Estratégico e as orientações constantes nos Planos, Programas e Estratégias de âmbito nacional com incidência territorial, bem como as Normas em vigor no PROT AML.

As Normas organizam-se em:

Normas gerais;

Normas Específicas por domínio de intervenção;

Normas Específicas por unidade territorial.

As normas orientadoras integram orientações e directrizes que contribuem para:

- a concretização das 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, na sua actual redacção, que a regulamenta;
- a articulação com as orientações do PNPOP;
- a concretização das Opções Estratégicas e do Esquema do Modelo Territorial estabelecido para a Área Metropolitana de Lisboa;
- a definição do quadro de referência para a revisão dos Planos Directores Municipais.

Normas Específicas por Domínio de Intervenção

As Normas Específicas por Domínio de Intervenção serão organizadas em 4 **Domínios**, a partir dos quais se definem **Linhas de Acção** que, por sua vez, integram **Normas Orientadoras** (Orientações e Directrizes).

O **Domínio** é um espaço topológico que integra linhas de acção conexas, convergentes e complementares e que permite estabelecer lógicas de concordância e coordenação entre sectores com vista ao estabelecimento e cumprimento das linhas de acção definidas. Os domínios está alinhado com os Eixos Estratégicos, estando contemplados os seguintes:

- Domínio A. Conectividade, Competitividade e Cosmopolitismo
- Domínio B – Polinucleação e compactação
- Domínio C – Sustentabilidade e Sintonia com a Natureza
- Domínio D – Integração Social e Qualificação

As linhas de acção definem acções concretas com vista à concretização das Opções Estratégicas estabelecidas e desdobram-se em diversas **Normas Orientadoras** que estabelecem o modo, os meios e as metas para alcançar os resultados pretendidos.