



PORTUGAL 2020 | POR Lisboa 2014 - 2020

# PEDULx

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DE LISBOA

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	2
<b>2. CARACTERIZAÇÃO DO PROMOTOR</b> .....	4
<b>2.1. EXPERIÊNCIA DO PROMOTOR NA IMPLEMENTAÇÃO DE PLANOS / ESTRATÉGIAS</b> .....	4
<b>2.2. COPROMOTORES NÃO MUNICIPAIS</b> .....	5
<b>3. CARACTERIZAÇÃO DO PLANO</b> .....	7
<b>3.1. SÍNTESE DA ANÁLISE E DO DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO TERRITORIAL</b> .....	7
3.1.1. Situação atual do território .....	7
3.1.2. Análise SWOT .....	10
3.1.3. Desafios e fatores críticos de sucesso .....	11
<b>3.2. ESTRATÉGIA</b> .....	12
3.2.1. Objetivos e definição da estratégia .....	12
3.2.2. Componentes da Mobilidade Urbana Sustentável .....	16
3.2.3. Componentes do Plano de Ação de Regeneração Urbana .....	25
3.2.4. Componentes do Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas .....	35
<b>4. PROGRAMA DE AÇÃO</b> .....	42
<b>4.1. IDENTIFICAÇÃO DAS PRIORIDADES DE INVESTIMENTO A MOBILIZAR</b> .....	42
<b>4.2. INVESTIMENTOS, AÇÕES E METAS</b> .....	44
<b>4.3. REALIZAÇÃO</b> .....	45
<b>5. MODELO DE GOVERNAÇÃO</b> .....	46
<b>5.1. MODELO DE GESTÃO E ORGANIZAÇÃO</b> .....	46
<b>5.2. MECANISMOS DE ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO</b> .....	47
<b>5.3. ENVOLVIMENTO E RESPONSABILIDADE DOS PARCEIROS</b> .....	49
<b>6. QUADRO DE INVESTIMENTOS</b> .....	51
<b>ANEXO – IDENTIFICAÇÃO DAS PRIORIDADES DE INVESTIMENTO A MOBILIZAR (QUADRO SÍNTESE)</b>	52

## 1. INTRODUÇÃO

A dimensão urbana da Política de Coesão da União Europeia foi reforçada para o período 2014-2020, em reconhecimento da importância das Cidades na aplicação da “Estratégia Europa 2020”, com reflexo na afetação dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI).

Esta orientação reflete-se em especial no Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), que, ao apoiar o desenvolvimento urbano sustentável, através dos investimentos territoriais integrados, (concretizados em ações apoiadas em estratégias para enfrentar os desafios económicos, ambientais, climáticos, demográficos e sociais que afetam as zonas urbanas), impõe aos Estados-membros a afetação de, pelo menos, 5% da respetiva dotação ao apoio a estratégias de desenvolvimento urbano integrado e sustentável.

Resulta do Acordo de Parceria Portugal 2020 e, conseqüentemente, do Programa Operacional Regional de Lisboa 2014-2020 que os municípios que correspondem a centros urbanos de nível superior ou Autoridades Urbanas devem apresentar um Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU).

O Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano do Município de Lisboa foi elaborado no âmbito da candidatura aberta pelo AVISO EIDT-99-2015-03 relativo ao convite aos Municípios da Área Metropolitana de Lisboa pela Autoridade de Gestão do POR LISBOA 2014-2020 para apresentação de PEDU, com vista à contratualização das Prioridades de Investimento 4.5, 6.5, e 9.8 do mesmo Plano Operacional Regional.

De acordo com o Aviso de convite para apresentação de candidaturas, o PEDU “(...) é o instrumento de programação que suportará a contratualização com as autoridades urbanas, nos termos e para os efeitos previstos no art.º 126º do Regulamento Específico, devendo constituir o elemento de integração dos seguintes instrumentos de planeamento que suportam cada uma das prioridades de investimento (PI) (...)”:

- Plano de (ação de) mobilidade urbana sustentável (PAMUS);
- Plano de ação de regeneração urbana (PARU);
- Plano de ação integrado para comunidades desfavorecidas (PAICD).

O Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano do Município de Lisboa foi submetido na plataforma Balcão 2020 em 29 de setembro de 2015, com proposta de mobilização das 3 Prioridades de Investimento enquadradas pelo POR Lisboa 2014-2020.

Na sequência da audição de interessados promovida pela Autoridade de Gestão do POR Lisboa 2014-2020 para esclarecimento de alguns aspetos da candidatura foram introduzidas alterações pontuais aos planos de ação submetidos sob o enquadramento estratégico do PEDU, designadamente:

### Quanto ao PARU

- Foi tomada a decisão de alterar a principal ação de requalificação de espaço público a candidatar a financiamento FEDER, invertendo a prioridade de financiamento entre as duas grandes obras de requalificação de espaço público da frente ribeirinha – sendo agora o Cais do Sodré/Largo do Corpo Santo a principal ação a candidatar.

- Esta alteração prende-se com uma melhor operacionalização da gestão da obra, dado que no caso do Campo das Cebolas a intervenção na envolvente por meios próprios do Município de Lisboa extravasa a ARU de Lisboa, dificultando a gestão das várias empreitadas simultâneas a decorrer (EMEL/CML);
- Foi alargada a todo o território PARU a possibilidade de recurso a Instrumento Financeiro (IFRRU 2020 em formação) para reabilitação integral de edifícios, com alocação de 6M€ de montante fundo (FEDER) a IF.

#### Quanto ao PAICD

- Foram atualizados os valores relativos ao custo associado e o financiamento esperado para as ações da PI 9.8;
- Foi igualmente estendida a possibilidade de recurso ao IFRRU 2020 a intervenções de reabilitação integral de edifícios em bairros BIP/ZIP, em ARU.

**O PAMUS não sofreu alterações**, apenas se procedeu ao destaque, na respetiva Ficha Global, da estimativa investimento público para a intervenção principal (ligações cicláveis), 7.4542.24,00€ - para correlação com o correspondente montante Fundo (FEDER), no montante de 3.727.112,00€.

A previsão de investimento total e a estimativa de investimento público veio a ser ajustada nas Prioridades 6.5 e 9.8, mantendo-se inalterada na Prioridade 4.5; o investimento público estimado, diretamente associado às principais ações candidatas, cifra-se em 16.150.820,00€, refletindo o dobro do montante Fundo (FEDER) alocado ao Município de Lisboa (total de 8.075.410,00€).

A perspetiva de real investimento total municipal nas principais intervenções dos 3 distintos Planos de Ação (PAMUS, PARU e PAICD) foi ajustada para o total de 17.285.486,00€, resultado da revisão do valor estimado para as respetivas empreitadas.

O PEDU do Município de Lisboa foi formalmente aprovado pela Autoridade de Gestão do POR Lisboa 2014-2020 em maio de 2016 (Ofício S05297-201605-ST-PORL, de 16.05.2016), tendo sido posteriormente objeto de contratualização entre aquela entidade e o Município de Lisboa.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DO PROMOTOR 2.1. EXPERIÊNCIA DO PROMOTOR NA IMPLEMENTAÇÃO DE PLANOS / ESTRATÉGIAS

A Câmara Municipal de Lisboa tem vindo a acumular uma larga experiência na implementação de planos, programas e estratégias, comprovadamente através de:

1. Elaboração de Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024, conclusão do processo de revisão do PDM em 2012, e definição da Estratégia de Reabilitação Urbana, com delimitação de ARU e operacionalização dos respetivos benefícios fiscais;
2. Elaboração de 21 novos IGT desde 2008, com destaque para os planos de salvaguarda e de reabilitação urbana (<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-eficazes>), encontrando-se atualmente em elaboração e alteração mais de 20 outros IGT;
3. Reforço da capacidade de intervenção da SRU Ocidental, Entidade Gestora, com celebração de Contrato de Financiamento sob a forma de Abertura de Crédito através do IHRU/BEI, em setembro de 2009, para financiamento de operação de reabilitação urbana de larga escala, com incidência na requalificação de espaço público e renovação de infraestruturas, reabilitação de edifícios municipais e de edifícios expropriados;
4. Reorganização dos Serviços Municipais em 2011 e novo ajustamento daquela Orgânica em maio de 2015, na sequência da reorganização administrativa da Cidade, e adequação do modelo de governação para resposta mais eficaz às necessidades dos cidadãos;
5. Concretização de Operações QREN – Mouraria, Ribeira das Naus, Bº Padre Cruz, Boavista;
6. Operacionalização das contrapartidas do Casino de Lisboa, no montante de 30M€, com destino previamente definido em intervenções de reabilitação urbana com interesse cultural e turístico (Equipamentos Culturais, Miradouros, Jardins, Mobilidade e Acessibilidade, Espaço Público e Património);
7. Gestão do PIPARU, em fase final de aplicação, no montante global de 120M€ com financiamento BEI em cerca de 50% e o restante contratado com outras entidades financeiras. Este montante tem vindo a ser gerido desde 2009 e refere-se a 1.055 ações distribuídas da seguinte forma: 102 no espaço público, 108 em equipamentos, 723 em edifícios habitacionais e 122 em demolições.

No que se refere à implementação de projetos cofinanciados (<http://www.cm-lisboa.pt/municipio/projetos-cofinanciados>) a execução do QREN 2007-2013 em Lisboa encontra-se em fase de conclusão, não estando apurados os seus valores finais, uma vez que ainda se encontram em curso alguns projetos.

Em síntese, de acordo com dados de julho de 2015, a taxa de execução verificada é a seguinte:

- QCA I - 99,88% FEDER e 100,00% FSE
- QCA II - 100,00% FEDER, 96,16% FC e 100,00% FSE
- QCA III - 94,94% FEDER e 59,27% FSE
- QREN - 97,99% FEDER, 59,98% FC e 45,23% FSE

No QREN, o Programa de maior destaque e maior investimento aprovado é o PORLisboa, compreendendo projetos de grande relevância para a Cidade no âmbito das Parcerias para a Regeneração Urbana:

- Mouraria - As Cidades dentro da Cidade, com a requalificação do espaço público, refuncionalização e reabilitação do Quarteirão dos Lagares, Edifício Largo dos Trigueiros, Sítio do Fado - Casa da Severa;
- B° Padre Cruz - Estratégia Integrada para a Qualificação do B° Padre Cruz, com a reconversão do espaço público, construção e implementação de equipamentos de proximidade e dinamização de atividades recreativas e desportivas;
- Ribeira das Naus - Reencontrar o Tejo, com a requalificação do espaço público e infraestruturas da Ribeira das Naus na Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina, a criação de novos espaços verdes de estadia/lazer e do percurso pedonal ao longo do rio.
- Eco-Bairro da Boavista - Ambiente, um Modelo Integrado de Inovação Sustentável, com a reconversão do espaço público, infraestruturas e ambiente urbano.

No PORLisboa a Requalificação da Rede Escolar de 1.º Ciclo do EB e da Educação Pré-Escolar também assumiu um peso importante no investimento municipal.

A ação conjunta de implementação destes instrumentos de gestão, programas, benefícios, incentivos, estratégias e projetos cofinanciados, e a aposta na mobilidade em modos suaves, tem vindo a materializar-se na melhoria da qualidade de vida na Cidade de Lisboa, e na sua valorização ambiental, paisagística e patrimonial, com conseqüente aumento da capacidade de atração de mais pessoas, visitantes e habitantes, mais atividades e investimento.

Este crescimento da atratividade da Cidade tem reconhecimento na reabilitação do edificado privado, com números cada vez mais relevantes e, em termos internacionais, traduz-se na distinção com vários prémios e na subida da classificação da cidade nos rankings que avaliam, designadamente, qualidade de vida e turismo (<http://www.cm-lisboa.pt/investir/investimento/lisboa-em-numeros/rankings>).

## 2.2. COPROMOTORES NÃO MUNICIPAIS

NIF	Designação	Prioridade de Investimento (PI)
500746540	Associação Pro-Infância de Santo António de Lisboa	06.05
503584215	EGEAC - Empresa de gestão de equipamentos e animação cultural, em, S.A.	06.05
506602222	Freguesia de Benfca	09.08
506810496	Freguesia de Campolide	09.08
508415110	Freguesia do Lumiar	09.08
510856918	Freguesia da Estrela	09.08
513417010	REDE DLBC LISBOA - Associação para o desenvolvimento local de base comunitária de Lisboa	06.05
600012662	Ministério da Defesa Nacional - Marinha	09.08
503311332	Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa	04.05
500192855	TransporLIS - Metro de Lisboa	04.05
503311332	EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M. S.A.	06.05
501880160	Associação Turismo Lisboa	06.05

NIF	Designação	Prioridade de Investimento (PI)
503152544	ESTAMO - Participações Imobiliárias S.A.	06.05
500051070	Entidade privada a selecionar no âmbito de concurso público	06.05
500051070	Promotor privado do Convento do Desterro	06.05
500051070	44 Proprietários de fogos alienados em edifícios municipais de habitação social	09.08
507401778	Junta de Freguesia do Beato	09.08
510832890	Junta de Freguesia de Arroios	09.08
510833632	Junta de Freguesia de São Vicente	09.08
510856888	Junta de Freguesia de Campo Ourique	09.08
510856977	Junta de Freguesia de Santa Clara	09.08
503541567	Gebalis - Gestão dos Bairros Municipais de Lisboa E.E.M	09.08
510857043	Junta de Freguesia de Santa Maria Maior	09.08
501132554	Junta de Freguesia de Alcântara	09.08
501138943	Junta de Freguesia da Ajuda	09.08
505203731	Junta de Freguesia de São Domingos Benfica	09.08
505207117	Junta de Freguesia de Carnide	09.08
506847160	Junta de Freguesia de Alvalade	09.08
506942562	Junta de Freguesia da Penha França	09.08
507001460	Junta de Freguesia dos Olivais	09.08
507330609	Junta de Freguesia de Marvila	09.08

**PI 04.05.** – A promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação;

**PI 06.05** – A adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído;

**PI 09.08** - A concessão de apoio à regeneração física, económica e social das comunidades desfavorecidas em zonas urbanas e rurais.

### 3. CARACTERIZAÇÃO DO PLANO

#### 3.1. SÍNTESE DA ANÁLISE E DO DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO TERRITORIAL

##### 3.1.1. Situação atual do território

Na sequência da Reforma Administrativa de 2012, Lisboa passou a dispor de um território de 100,05 Km<sup>2</sup> (85,87 Km<sup>2</sup> de área terrestre e 15,66Km<sup>2</sup> de área estuarina), com 552.700 habitantes, reportados a 2011, e uma densidade de 6.436 hab/Km<sup>2</sup>.

A população de Lisboa cresceu até atingir 802.230 habitantes em 1960, iniciando um declínio, interrompido pelo processo de descolonização, em 1975, que induz um novo pico registado nos censos de 1981: 807.937 habitantes. Nas três décadas seguintes observou-se um esvaziamento de 86.735 hab/década. Essa dinâmica recessiva abrandou entre 2001 e 2011 e salda-se por uma perda de 2,9% de habitantes e um aumento de 4% do número de famílias, salientando-se positivamente ganhos de população em algumas freguesias da área central e do centro histórico.

É o município mais envelhecido da AML, com 185,8 idosos/100 jovens, em 2011; regista um duplo envelhecimento na base e no topo, com menor proporção de jovens (12.9%) e maior proporção de idosos (23.9%).

De 1991 a 2011 a proporção de famílias unipessoais registou uma subida de 11%, atingindo um máximo de 85.244 famílias, que se concentram no centro e centro histórico, onde algumas freguesias registam cerca de 50% do total de famílias residentes.

De 2001 a 2011, registou-se uma notável redução da taxa de analfabetismo, de 6% para 3,23%. Neste período em que a proporção de população residente com o ensino superior completo aumentou de 17,2% para 27,1%, o valor mais elevado da AML.

Com mais de 110.000 estudantes no ensino superior, afirma-se como Cidade Universitária, com uma progressão positiva de estudantes ERASMUS e estrangeiros, que no ano letivo 2011/12 representavam, respetivamente, 3.374 e 11.812 alunos.

A Cidade apresenta assimetrias de cobertura das redes de equipamentos de proximidade, motivadas por dificuldades de encontrar espaços adequados à sua localização, nas áreas centrais, e por dificuldades de acesso ou por não concretização da rede de equipamentos prevista, nas áreas periféricas mais desfavorecidas.

Por outro lado, há uma grande carência genérica de equipamentos sociais, não obstante o esforço do Município na concretização de uma rede de creches. Já nos destinados à população sénior, apesar do envelhecimento da população, tem-se verificado a redução da oferta destinada a esta faixa etária.

A Cidade revela uma distribuição assimétrica dos espaços verdes, evidenciando carências mais acentuadas no Centro Histórico e Centro, onde apenas 48,0% e 55,8% da população, respetivamente, vive a menos de 300m de um espaço verde de qualquer tipologia. As carências são mais evidentes a nível dos espaços verdes de proximidade (apenas 30,3% da população reside a menos de 300m).



Lisboa apresenta uma proporção da população residente de nacionalidade estrangeira (5,81%) superior à registada a nível nacional (3,41%), ligeiramente abaixo da AML (6,68%), cuja distribuição geográfica na cidade varia em função dos grupos nacionais, com áreas de maior concentração no eixo Rua da Palma/Av. Almirante Reis (Ásia); Arroios, Benfica e Olivais (Brasil); e Santa Clara (PALOP).

O número de desempregados inscritos nos Centros de Emprego mais que duplicou de dezembro de 2008 a março de 2014, aumentando de 16.850 para 33.950. Registou-se posteriormente alguma melhoria: 2014 terminou com 27.334 desempregados inscritos.

Em 2012 têm sede em Lisboa mais de 93.000 empresas não financeiras que corresponde a 8% do total a nível nacional, são responsáveis por empregarem 16% do pessoal ao serviço e geram mais de 25% do VAB a nível nacional. Para sede, privilegiam o eixo central da Cidade e Avenidas Novas, a coroa norte e oriental, com presença relevante no Parque das Nações.

Lisboa desenvolveu um ecossistema empreendedor, englobando os espaços de incubação, distinguido pelo Comité das Regiões da União Europeia com o Prémio Europeu de Empreendedorismo, Cidade Empreendedora Europeia 2015.

Em 2010 existem 16.969 estabelecimentos de comércio a retalho e de restauração e bebidas, ocupando 1.573.370 m<sup>2</sup> de área comercial e empregando 80.855 pessoas. Como áreas comerciais destacam-se a Baixa, Alvalade / Avenida de Roma / Avenida Guerra Junqueiro e Avenidas Novas, e num segundo nível, Campo de Ourique e Benfica. Os principais eixos comerciais são a Avenida da Liberdade, Avenida Almirante Reis / Rua Morais Soares. Os principais centros comerciais são: Colombo, Vasco da Gama e Amoreiras.

Os Mercados Municipais assumem-se como polos de centralidade comercial, mantendo na sua envolvente uma importante densidade comercial. Experiências recentes (Ribeira, Campo de Ourique, Santa Clara e Forno do Tijolo) comprovam o potencial deste tipo de espaços como catalisador de novos e diferentes conceitos.

O Aeroporto de Lisboa tem apresentado um acréscimo considerável de tráfego que se salda num aumento de cerca de 71% do número de passageiros, entre 2002 e 2013. O Porto de Lisboa acompanhou esta dinâmica registando um aumento vertiginoso de passageiros em cruzeiros, de 167%, entre 2003 e 2013

Em 2013, a capacidade de alojamento atingiu 40.235 camas, representando um acréscimo de quase 15% face a 2009. No mesmo período o número de dormidas cresceu cerca de 30,4%, sendo que os hotéis de 4 e 5 estrelas representam uma fatia de 3/4 da capacidade e 2/3 das dormidas. Em 2014 alojaram-se na Cidade 3.324.891 turistas.

O parque edificado é caracterizado pela sua vetustez: 20% dos edifícios foram construídos antes de 1919 e 19% entre 1919/45, sendo que apenas 15% corresponde ao período mais recente (1981/2011). Esta particularidade tem implicações no estado de conservação: cerca de 46% dos edifícios necessitam de reparação ou encontram-se muito degradados. Cerca de 63% deste universo concentra-se nas áreas centrais.

A vulnerabilidade sísmica dos solos, nas classes de elevada e muito elevada vulnerabilidade, afeta cerca de 39% do território municipal, onde residem 68% dos habitantes e estão implantados 57% dos edifícios,

sendo particularmente expressiva a conjugação deste risco com a antiguidade do edificado no Centro Histórico.

A percentagem de alojamentos com estacionamento em Lisboa (24,1%) é inferior à AML (33%) e claramente inferior à do Continente (53,9%). Verifica-se uma elevada concentração de fogos sem estacionamento no Centro Histórico e no Arco Ribeirinho, entre Alcântara e Marvila.

O mercado imobiliário, em resultado da crise económica e financeira, sofreu uma fortíssima retração da oferta, quer nos disponíveis para arrendamento (-83,6%), quer nos disponíveis para venda (-72,5%), entre 2010 e 2014. Esse fenómeno impediu um natural reajustamento do preço da habitação em Lisboa, que se mantém com os valores mais elevados da AML, com preços médios superiores ao dobro dos praticados nos municípios que registam os preços menos elevados, o que lhe retira atratividade residencial.

Encontram-se delimitados no PDM 65 bairros ou zonas de intervenção prioritária (BIP/ZIP), que apresentam características urbanas diversas (bairros municipais, AUGI, bairros de autoconstrução, bairros históricos), com grande homogeneidade no que toca a carências sociais. Em 2011, a taxa de desemprego era superior em 5 p.p. à média da Cidade, as baixas qualificações refletem-se numa taxa de analfabetismo elevada (5,1% contra os 3,2% na Cidade) e numa alta proporção de pessoas com apenas o 1º ciclo do ensino básico concluído (46% contra os 35% na Cidade). No âmbito da pobreza e carência social, as freguesias em que se situam os BIP/ZIP apresentam maior concentração de indivíduos a receber o subsídio de desemprego, o rendimento social de inserção (RSI) e o complemento solidário para idosos (CSI), o que confirma a situação de grave carência em que se encontram estes territórios. Aqui os mecanismos de proteção social estão já num patamar de combate à pobreza e não do apoio social face ao desemprego.

Os programas municipais, de génese participativa, orientados para estes territórios tem revelado grande dinamismo e presença de um elevado número de organizações locais que potencia a experiência adquirida em estruturas de cogovernança local.

Apesar da diminuição do tráfego rodoviário nos principais acessos a Lisboa (3,7%) e nos principais eixos internos (6,2%), entre 2009 e 2013, os Censos têm registado uma alteração dos perfis de deslocação: aumento substancial do transporte individual (TI) com decréscimo do transporte coletivo (TC) e do pedonal, sendo particularmente preocupante nos movimentos internos em Lisboa, em que o TI se posiciona em 3º e último lugar em 1991 e passa a liderar em 2011. Essa alteração de padrão reflete-se na perda continuada de procura nos principais operadores de TC: Carris com menos 36%, entre 2004 e 2013, e Metropolitano com menos 24%, entre 2011 e 2013, que recentemente decresceram a oferta para se ajustarem à procura.

Com a introdução e ampliação da Zona de Emissões Reduzidas (ZER) na área Central da Cidade, bem como de condicionamentos ao tráfego de atravessamento na zona da Baixa, registam-se melhorias na qualidade do ar, pois a ZER (em Março de 2015) permitiu uma redução de cerca de 16% nas emissões do concelho de dióxido de azoto (NO<sub>2</sub>) e de 43% nas emissões de partículas em suspensão atmosférica.

O Município tem feito um esforço considerável no sentido de promover a mobilidade sustentável, designadamente alterando o perfil da frota municipal, optando por veículos elétricos, fomentando a mobilidade elétrica em geral (540 postos de carregamento na via pública) e aumentando a rede ciclável

em mais de 500%, entre 2008 e 2014, que se cifra atualmente em 65Km em funcionamento, 2Km em obra, 32Km em projeto e mais 10Km em estudo.

O Município e as entidades gestoras de infraestruturas têm ainda vindo a empreender esforços no sentido do incremento da eficiência ambiental da Cidade que se traduz no aumento do volume de água residual tratada; na diminuição do volume de água para rega e lavagens de rua; na instalação de sistemas de micro-geração no parque escolar municipal (33 escolas que geraram 141 MWh/ano); e na modernização dos sistemas de iluminação pública, que gerou uma poupança energética de cerca de 11% do total de pontos de luz na Cidade.

Paralelamente, entre 2012 e 2014, o investimento municipal médio anual rondou 36,2M€, dos quais cerca de 88,3% foram orientados para a reabilitação urbana. Espaços públicos, equipamentos e habitação absorveram, respetivamente, 36%, 29% e 18% do investimento global.

### 3.1.2. Análise SWOT

#### Principais Oportunidades

- Aumento da população residente em algumas das freguesias centrais;
- Adoção de planos e programas para a melhoria da qualidade do ar;
- Diminuição do tráfego rodoviário nos principais acessos a Lisboa (3,7%) e nos principais eixos internos (6,2%), entre 2009 e 2013;
- Aumento de passageiros no Aeroporto de Lisboa e de cruzeiros no Porto de Lisboa;
- Ecossistema empreendedor distinguido a nível europeu;
- Aumento de estudantes Erasmus e estrangeiros inscritos no Ensino Superior;
- Os territórios desfavorecidos representam 27% da população total em apenas 6% território da cidade, concentrando uma parte significativa da população jovem de Lisboa.

#### Principais Ameaças

- Envelhecimento da população;
- Vulnerabilidade sísmica dos solos e vetustez do edificado;
- Maior proporção dos alojamentos vagos e sem estacionamento no Centro Histórico;
- Redução da procura nos transportes públicos;
- Queda do emprego, aumento de desempregados, de população inativa, e elevada dependência de prestações sociais, com uma lógica de concentração nas zonas mais vulneráveis;
- Em Lisboa praticam-se os valores mais elevados de arrendamento e de venda de habitação (mais do dobro relativamente aos municípios com valores mais baixos);
- Deficiências estruturais ao nível de acessibilidade e qualificação urbanística dos territórios desfavorecidos que acentuam o seu isolamento e vulnerabilidade.

### Principais Pontos Fortes

- Diminuição global da concentração de poluentes na última década;
- Esforço do município na reabilitação do seu parque habitacional nos últimos anos;
- Aumento do número de visitantes que se cifraram em 3.324.891 dormidas de turistas na Cidade em 2014 e num incremento de visitantes em museus e monumentos;
- O investimento municipal maioritariamente orientado para a reabilitação urbana, com cerca de 88,3% do volume do investimento total, de 2012 a 2014;
- Aumento da rede ciclável em mais de 500%, entre 2008 e 2014;
- Grande dinamismo e presença de um elevado número de organizações locais que potencia a experiência adquirida em estruturas de cogovernança local existentes em territórios desfavorecidos.

### Principais Pontos Fracos

- Manutenção do decréscimo de população residente na Cidade (- 2,9% entre 2001 e 2011);
- Prevalência de famílias clássicas unipessoais no Centro Histórico (50%);
- Distribuição assimétrica de espaços verdes, com carências mais acentuadas no Centro Histórico e Centro;
- Áreas do Centro Histórico e Centro da Cidade a concentrar 63% do edificado em mau e muito mau estado de conservação;
- Défice de lugares de estacionamento para residentes;
- Cobertura de equipamentos de proximidade em territórios desfavorecidos inferior à média da cidade.

#### 3.1.3. Desafios e fatores críticos de sucesso

No quadro da Estratégia Europa 2020, a UE e os Estados Membros assumiram a ambição de promover um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo.

Um crescimento inteligente associado ao desenvolvimento de uma economia baseada no conhecimento e na inovação. Um crescimento sustentável baseado na promoção de uma economia mais eficiente na utilização dos recursos, mais ecológica e competitiva. Um crescimento inclusivo pelo fomento de uma economia com níveis elevados de emprego que assegure a coesão social e territorial.

Considerando esta ambição, a Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial da Área Metropolitana de Lisboa, os desafios que emergem do posicionamento específico de Lisboa na região e no País, decorrentes da análise territorial, respetiva análise SWOT e perspetivas de desenvolvimento territorial contidas nos diversos instrumentos estratégicos orientadores da política municipal, agrupamos os desafios de acordo com as dimensões da Estratégia Europa 2020:

**Crescimento Inteligente:**

- Fomentar os serviços às empresas;
- Afirmar Lisboa na sua dimensão atlântica;
- Fomentar o empreendedorismo, ligado a atividades inovadoras ou criativas;

**Crescimento Sustentável:**

- Afirmar a Cidade enquanto destino turístico que congregue as dimensões patrimoniais, culturais, ambientais, designadamente capitalizando o potencial da frente ribeirinha;
- Fomentar a reabilitação urbana e a reutilização de imóveis com usos obsoletos, como complemento à construção nova;
- Aumentar a resiliência ao risco sísmico e à eficiência energética do edificado;
- Requalificar o espaço público para atender à carência de espaços verdes nas áreas centrais, promovendo a porosidade do espaço urbano, a captura de CO<sub>2</sub>, a resiliência face a fenómenos climáticos extremos, a eficiência energética das infraestruturas urbanas e contribuir para uma mobilidade sustentável;

**Crescimento Inclusivo:**

- Inverter o declínio demográfico e promover um rejuvenescimento da Cidade, designadamente através de um programa de habitação a custos acessíveis;
- Promover a regeneração das áreas socialmente desfavorecidas, invertendo fenómenos de fratura social e promovendo a coesão territorial da Cidade;
- Dotar Lisboa de uma rede de equipamentos de proximidade de suporte à atratividade residencial das áreas centrais e de coesão social das áreas desfavorecidas;
- Promover a capacitação dos atores locais em redes de parcerias para regeneração das áreas desfavorecidas;
- Articular com o 3º setor soluções de combate à pobreza e exclusão social;
- Valorizar a interculturalidade e promover a cidadania.

**3.2. ESTRATÉGIA****3.2.1. Objetivos e definição da estratégia**

O PEDU de Lisboa reflete a política de planeamento estratégico que tem vindo a ser desenvolvida para a Cidade, de modo consistente, e tem como instrumentos de referência:

1. A Carta Estratégica de Lisboa 2010/2014, referencial para o desenvolvimento urbano da cidade que enquadrou o processo de revisão do PDML.
2. O PDML, que apresenta uma estratégia de desenvolvimento territorial, em sintonia com o PNPOT e com o PROTAML, suportada por 4 prioridades:
  - Afirmar Lisboa nas redes globais e nacionais;
  - Regenerar a Cidade consolidada;

- Promover a qualificação urbana;
- Estimular a participação e melhorar o modelo de governação.

Estas prioridades traduzem-se em 3 grandes objetivos para Lisboa:

- Mais Pessoas, porque Lisboa pretende inverter um longo ciclo de queda demográfica, pelo que tem de reter, atrair e fixar população, através da oferta habitacional adequada, da consolidação da rede de equipamentos sociais, da garantia de acolhimento a estudantes e investigadores, e do apoio necessário à qualificação, investigação, inovação e internacionalização do ensino superior;
  - Mais Emprego, porque Lisboa pretende reposicionar-se como plataforma de eleição para a criação de riqueza com a consolidação e revitalização do tecido económico existente, com o apoio à empregabilidade, através da formação e reorientação profissional, e com a afirmação de Lisboa na economia global, apostando na economia da sociedade do conhecimento, na promoção do turismo, na sua afirmação como Capital do Mar e na captação de investimentos e recursos externos;
  - Melhor Cidade, porque Lisboa pretende oferecer melhor qualidade de vida urbana, através da melhoria da eficiência energética e da resistência sísmica do edificado, da reabilitação das áreas urbanas degradadas, da requalificação da frente ribeirinha, do reforço da coesão social e do combate à pobreza, da promoção da cultura e da criatividade, da valorização da interculturalidade e da cidadania, e ainda através da melhoria do funcionamento urbano, aumentando a conectividade, otimizando os sistemas e serviços urbanos, e melhorando a acessibilidade e mobilidade sustentável.
3. A “Estratégia de Reabilitação Urbana 2011-2024”, que enquadra mecanismos de incentivo à reabilitação, generalizando-os a quase toda a cidade consolidada, e clarifica o papel de cada ator na conservação e reabilitação do seu património e da Autarquia, na requalificação do espaço público e na reabilitação ou construção de novos equipamentos, enquanto âncoras potenciadoras do processo de reabilitação; neste âmbito foi publicada a ARU de Lisboa que abrange 60% da área terrestre do município.

A Reabilitação Urbana, assumida por Lisboa como uma prioridade, está plasmada no PDML, no Plano Plurianual de Investimento da Autarquia e no PLH, numa perspetiva integrada de regeneração do seu tecido urbano, social e económico, visando contrariar o esvaziamento de população e de funções das áreas consolidadas mais antigas, por transferência sucessiva para áreas mais recentes.

A proteção das características históricas e ambientais particulares de cada malha urbana, preservando a respetiva identidade e autenticidade, é ainda protegida no âmbito do PDML que alarga o conceito de área histórica a toda a cidade consolidada e estabelece regras específicas para intervenção em cada tipo de traçado.

4. O “LX-Europa 2020 – Lisboa no quadro do próximo período de programação comunitário e Áreas de Intervenção na cidade de Lisboa, Parceiros, Projetos e Governança” que detalha 10 áreas de intervenção consideradas como mais relevantes para promover o crescimento inteligente, sustentável e inclusivo da cidade e, em cada área, identifica um projeto considerado preponderante para atingir os objetivos de desenvolvimento da cidade e apresenta as entidades promotoras, os principais parceiros e

as potenciais fontes de financiamento, bem como as questões de governança e outras condições necessárias para o seu sucesso. Destacam-se para efeitos do PEDU:

- Empreendedorismo e Empregabilidade – Programa de Empreendedorismo e empregabilidade para jovens;
- Lisboa Cidade da Cultura e da Interculturalidade – Lisboa Criativa;
- Afirmação do Turismo na Base Económica de Lisboa – Centro de Congressos;
- Reabilitação do Parque Edificado/Prevenção de Riscos – Programa de reabilitação de edifícios direcionado para a melhoria da eficiência energética e da resistência sísmica;
- Acessibilidade para Todos/Mobilidade Inteligente e Inclusiva – Lisboa Cidade Acessível;
- Regeneração Urbana – BIP/ZIP 2020.

5. A EIDT da AML que veio estabelecer 3 eixos estratégicos, em convergência com o PDML e demais instrumentos estratégicos, que agregam as prioridades estabelecidas para o território da AML, em linha com os objetivos já traçados nos documentos estratégicos de Lisboa, com a particularidade de todo o território do Município ser solo urbano:

- Valorização do património ambiental, histórico e cultural da frente ribeirinha e centro histórico – dimensão do turismo e qualidade de vida;
- Reabilitação urbana, nas suas diversas vertentes – reabilitação do edificado habitacional em geral, da habitação social em particular, das AUGI e do parque escolar, como condição de transição para a sociedade de baixo risco de carbono, por via da eficiência energética, da prevenção de riscos e adaptação às alterações climáticas;
- Regeneração das áreas industriais degradadas e abandonadas, tendo em vista fomentar a inovação e internacionalização da base empresarial da região que abre a regeneração destas áreas também para a habitação e serviços, processo já concretizado em Lisboa, na atual zona do Parque das Nações sendo ainda de salientar que na Cidade, as áreas industriais coincidem com a frente ribeirinha.

São ainda referência para o PEDU, o PLH, o PM, o PAP, os PPSRU recentemente aprovados e em elaboração, o PAT da Colina de Santana, os Programas Complementares de Incentivo à Reabilitação Urbana (Programa RE9, Programa Reabilita Primeiro Paga Depois, Programa de Segurança Sísmica e Aumento da Eficiência Energética (em estudo), o Programa de Reabilitação de Devolutos (em estudo), o Programa de Requalificação de Espaço Público – Uma Praça em cada Bairro (em implementação), e o Plano Pavimentar Lisboa (em implementação).

São eixos da estratégia territorial de Lisboa, transpostos para o PEDU e para os 3 instrumentos de planeamento que o integram:

**EIXO 1: ATRAIR MAIS HABITANTES**, através da implementação de:

- Programa de habitação a custos acessíveis;
- Estacionamento para residentes;
- Medidas para promoção de ambiente urbano saudável (ruído e qualidade do ar);
- Equipamentos públicos de qualidade.

**EIXO 2: CAPTAR MAIS EMPRESAS E EMPREGOS**, através de:

- Promoção de incubadoras de empresas, dando continuidade ao modelo Start-up já existente;
- Apoio a iniciativas espontâneas de reutilização de espaços abandonados/devolutos.

**EIXO 3: MELHOR CIDADE:**

## i) Impulsionar a Reabilitação Urbana através de:

- Classificação de toda a área urbana consolidada como zona histórica, com incentivos fiscais e de edificabilidade;
- Clarificação do papel de cada ator público /privado;
- Permissão para um melhor aproveitamento de sótãos, pisos térreos e primeira cave (compactação da cidade);
- Intervenção municipal em Bairros ou Zonas de Intervenção Prioritária (Programa BIP/ZIP);
- Incentivos a ações de reforço de resistência sísmica dos edifícios;
- Regeneração, gestão e valorização do património municipal.

## ii) Qualificar o espaço público em articulação com a mobilidade e a regeneração urbana, através de:

- Reordenamento do trânsito;
- Redução das áreas reservadas à circulação automóvel;
- Diminuição das velocidades de circulação e da sinistralidade;
- Aumento das áreas permeáveis e plantação de mais árvores de alinhamento no espaço público;
- Escolha de pavimentos que garantam a acessibilidade, conforto e segurança;
- Desenvolvimento de uma rede de percursos pedonais de acesso às colinas, com apoio de meios mecânicos.

## iii) Devolver a Frente Ribeirinha às pessoas através de:

- (Re) qualificação de mais espaço ribeirinho dedicado ao recreio, lazer e turismo;
- Continuação das intervenções na Frente Ribeirinha, designadamente no Terreiro do Paço e na Av. Ribeira das Naus, implementação do novo terminal de cruzeiros de Sta. Apolónia com criação de mais espaço público, e valorização paisagística e ambiental do património arquitetónico existente;
- Redução da importância do Arco Ribeirinho como eixo viário principal;
- Aumento das situações de transposição da via-férrea e das rodovias.

## iv) Promover a mobilidade sustentável, através de:

- Criação de zonas de moderação de tráfego (zonas 30 e de qualificação pedonal);
- Consolidação da rede ciclável como um suporte à bicicleta como modo de transporte;
- Redução do número de veículos que afluem à cidade, controlando a oferta de estacionamento;
- Aumento da oferta de estacionamento para residentes.



### 3.2.2. Componentes da Mobilidade Urbana Sustentável

#### DINÂMICA E ESTRUTURA POPULACIONAL

Em 2011, residiam na AML cerca de 2,8 milhões de pessoas, um acréscimo de 6% face a 2001. Embora a AML Norte continue a concentrar mais de 70% dos residentes, é de assinalar o forte crescimento registado pelo conjunto dos municípios da AML Sul no período 2001-2011 (9%, face a 5% no cômputo da AML Norte), concentrando este território 28% da população.

Os municípios de Mafra, Cascais e Vila Franca de Xira – a Norte – (com crescimentos de 41%, 21% e 11%, respetivamente), e de Alcochete, Sesimbra e Montijo – a Sul – (com crescimentos de 35%, 32% e 31%, respetivamente), foram aqueles que registaram os maiores crescimentos relativos.

#### MOBILIDADE DA POPULAÇÃO RESIDENTE

A população residente, ativa e estudante, que realiza viagens pendulares na AML ascendeu a 1.673.592 indivíduos em 2011, representando um crescimento de 2,4% face a 2001. Deste conjunto de deslocações 39% tinham um cariz interconcelhio.

Os municípios da AML Norte eram os principais geradores de deslocações, sendo responsáveis por 73% do conjunto de deslocações por motivo de trabalho/estudo, enquanto Lisboa e Sintra destinam os fluxos absolutos mais significativos (304.835 e 240.191 indivíduos, respetivamente).

Saliente-se, na AML Sul, os fluxos gerados por Almada e Seixal, em ambos os casos superiores a 90.000 indivíduos. A análise do primeiro e segundo principais destinos das deslocações pendulares geradas por concelho, permite ainda perceber a forte polarização exercida pela cidade de Lisboa, induzindo a geração de importantes fluxos a Norte (destaque para Sintra, Amadora e Loures) e a Sul (sobretudo Almada, Barreiro e Seixal).

Finalmente, a repartição modal das deslocações realizadas pela população na AML deixa transparecer um peso elevado do TI em automóvel, utilizado por 54% dos indivíduos que em 2011 realizavam deslocações pendulares. Seguia-se o modo pedonal (15%) e o autocarro (15%).

A participação do comboio na repartição modal das deslocações metropolitanas não ia além dos 8%. A análise da repartição modal por município evidencia o predomínio do automóvel como modo mais utilizado, seguido das deslocações pedonais e em autocarro. Mafra, Cascais, Palmela e Oeiras eram aqueles municípios em que o peso do transporte individual (TI) era mais elevado (72%, 67%, 64% e 63%, respetivamente). Com 42%, o Barreiro apresentava-se como o município em que a população menos depende do TI.

#### ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS

A rede rodoviária apresenta, de forma global, boas acessibilidades. As isócronas calculadas a partir das principais entradas da cidade de Lisboa evidenciam boas acessibilidades à cidade, com o Núcleo Central da AML localizado a menos de 20 min. da cidade de Lisboa, e a primeira de Coroa de Transição (10-20 km do centro da cidade) a uma distância-tempo dos principais acessos inferior a 30 minutos.

## TRANSPORTE PÚBLICO

O território da AML é servido por várias infraestruturas ferroviárias pesadas, sobre as quais operam diferentes serviços (e.g. serviços Suburbanos, Alfa Pendular/Intercidades e Regionais).

Dada a importância dos serviços suburbanos nas deslocações pendulares, destacam-se os serviços das linhas de Cascais, Sintra/Azambuja, Sado e Eixo Norte-Sul. Importa ainda considerar os serviços correspondentes ao Metropolitano de Lisboa (cuja rede serve a cidade de Lisboa, mas também, embora marginalmente, Odivelas e Amadora) e ao Metro Transportes do Sul (que serve os concelhos de Almada e Seixal).

A rede de transporte público coletivo rodoviário apresenta uma cobertura territorial em que as principais linhas de desejo das deslocações interurbanas dispõem de oferta regular.

Existem, porém, diversas debilidades – acentuadas nos últimos anos – neste tipo de oferta: Existência de territórios fortemente urbanizados sem resposta de sistemas de transporte coletivo de maior capacidade; Níveis de serviço assegurados nalgumas ligações insuficientes, agravando-se nos períodos de menor procura, designadamente à noite, afetando a comodidade e segurança dos utentes; Debilidade na coordenação do sistema e da articulação entre serviços prestados pelos diversos operadores, condicionando a consolidação de uma mais efetiva racionalidade de funcionamento em rede; Insuficiência de corredores dedicados ao transporte coletivo rodoviário e de meios dissuasores do estacionamento ilegal e desordenado; Existência de áreas com níveis de procura que potenciam o desenvolvimento de serviços de transporte flexíveis.

O transporte fluvial desempenha um importante papel no transporte de passageiros entre as duas margens do Tejo, assegurando as ligações entre a cidade de Lisboa e o Montijo, Barreiro, Seixal, Cacilhas, Trafaria e Porto Brandão, movimentando diariamente mais de 74 mil passageiros (2012).

No percurso Belém-Trafaria também está disponível o serviço misto (passageiros e veículos). Para além das ligações fluviais no Tejo, é ainda assegurada a ligação Setúbal-Troia, que disponibiliza serviço exclusivo para passageiros e serviço misto.

Quanto à articulação intermodal, verificam-se diversos tipos de desarticulações, afetando o contributo deste modo na mobilidade geral metropolitana.

## INTERMODALIDADE

Não obstante os investimentos realizados, as interfaces da AML evidenciam fragilidades e insuficiências.

Ao nível da integração física e funcional, denota-se, por exemplo, a necessidade de melhorar a articulação horária e de reforçar a oferta de TP, sobretudo nos períodos de ponta. Ao nível do estacionamento existem situações muito díspares, exigindo soluções casuísticas.

De um modo geral, releva uma aposta mais efetiva na gestão do estacionamento na envolvente às interfaces e no incentivo a soluções de P+R.

Quanto à integração tarifária, apesar dos progressos realizados, persiste a existência de um elevado número de títulos de transporte, o que dificulta a legibilidade do sistema e encarece o preço das viagens

em especial das que implicam a realização de transbordo – afligindo residentes, e de forma agravada, visitantes.

Em relação à integração bilhética, a generalidade dos principais operadores já adotou o suporte Lisboa VIVA, o que garante, genericamente, a integração bilhética, ainda que persistam sistemas de outros operadores.

Quanto à informação e comunicação ao público, existem várias lacunas ao nível dos sistemas de informação sobre horários e tarifários, diagramas de rede e plantas da envolvente.

Outra fragilidade prende-se com a escassez de espaços de apoio ao cliente (físicos e virtuais) com informação integrada sobre o sistema de transportes.

### **MODOS SUAVES**

Uma parte significativa do território metropolitano apresenta características favoráveis à utilização dos modos suaves, com uma topografia relativamente plana e distâncias curtas entre aglomerados (inferiores a 5 km).

Nos últimos anos registaram-se vários investimentos em percursos cicláveis em diversos municípios. Contudo muitos foram concebidos com fins lúdico-desportivos, não existindo uma verdadeira rede de percursos à escala metropolitana.

Neste domínio importa: Concretizar os principais percursos previstos em planos de âmbito municipal, assegurando a conectividade destes a nível intermunicipal; Estruturar uma rede de suporte às deslocações intermunicipais e de acesso a polos com elevado potencial de geração/atração; Dotar a rede com equipamentos de apoio, incluindo parqueamentos para bicicletas, entre outros; Garantir a articulação da rede ciclável com a rede de TP. No que concerne à disponibilização de sistemas de utilização partilhada são poucos os municípios que os disponibilizam.

Quanto ao modo pedonal apontam-se os problemas-tipo comuns aos municípios da AML: Zonas pedonais ocupadas de forma abusiva e ilegal pelo estacionamento automóvel; Condições de circulação deficitárias nos núcleos urbanos mais antigos; Carência de infraestruturas pedonais; Descontinuidades nas infraestruturas pedonais e larguras úteis reduzidas; Situações de insegurança na circulação pedonal durante o período noturno e fraca qualidade física e visual do espaço público e dos percursos pedonais.

### **FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTES E TAXA DE ESFORÇO DE AQUISIÇÃO DE TÍTULOS DE TRANSPORTE**

Neste domínio, essencial quando se diagnostica o sistema de transportes metropolitano e a respetiva mobilidade, vetores vitais para a coesão socioterritorial, socioeconómica e ambiental, verifica-se a existência de disfuncionalidades e diversas ameaças potenciais que urge prevenir.

### **LOGÍSTICA URBANA**

Ao nível da distribuição e abastecimento urbano verificam-se limitações na generalidade dos principais centros urbanos, dos quais se destacam: paragem de viaturas de transporte de mercadorias na faixa de rodagem e excessiva circulação de veículos ligeiros e pesados de mercadorias em arruamentos urbanos.

## ENQUADRAMENTO

A análise desenvolvida em sede de diagnóstico coloca em evidência alguns dos aspetos-chave do sistema de mobilidade e transportes sobre os quais importa atuar, tendo em vista:

- i. a superação de ineficiências que prejudicam o funcionamento e amigabilidade do sistema regional;
- ii. a estruturação do território metropolitano, com consolidação das suas centralidades;
- iii. a afirmação de um sistema regional de transportes energeticamente eficiente, ambientalmente mais sustentável e socioeconomicamente mais inclusivo e coeso;
- iv. a afirmação de um sistema de transportes urbanos mais inteligentes e compreensíveis, que aposte, designadamente na incorporação de novas tecnologias;
- v. a promoção da equidade e coesão social e territorial, da eficiência económica da mobilidade de pessoas e mercadorias e da sustentabilidade ambiental da AML.

A superação destes grandes desafios concorre de forma relevante para a concretização do modelo de ordenamento do território referenciado no PROT-AML, designadamente no que se refere à organização do sistema metropolitano de transportes.

Neste domínio, importa recordar que o PROT-AML considera que o território metropolitano “dispõe já de um apreciável sistema de infraestruturas e equipamentos de transportes”, reconhecendo “a debilidade e descoordenação do sistema de transportes na Região [o que] constitui uma das principais fragilidades.

Não existe coordenação intermodal e vem prevalecendo o TI, com consequências nocivas no funcionamento da AML, na qualidade de vida das pessoas e no ordenamento do território.

Nos transportes de mercadorias persistem também debilidades que urge ultrapassar” (MAOT, 2004: 9).

Tendo em conta que a “otimização do sistema de mobilidade salienta imperativos de melhoria do funcionamento da rede de transportes públicos e de introdução de soluções inovadoras ditadas por objetivos de promoção da sustentabilidade” (AML, 2015: 84), a “Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial da Área Metropolitana de Lisboa 2014-2020” procedeu à identificação dos principais constrangimentos, sendo de salientar:

- (i) a persistência de indefinições e constrangimentos decorrentes do ordenamento do território;
- (ii) a necessidade de adoção de soluções sustentáveis de mobilidade nos planos económico, financeiro, ambiental e social;
- (iii) as debilidades nas ligações interurbanas;
- (iv) a excessiva dependência em relação ao TI e a idade da frota de transporte público coletivo rodoviário (TPCR), com consequências ao nível das emissões de GEE; (v) as debilidades ao nível da integração tarifária e bilhética, afetando a intermodalidade do sistema;
- (v) a necessidade de impulsionar a criação de condições de suporte à banalização da utilização dos modos suaves.

Face ao exposto e considerando as orientações das políticas nacionais e europeias no domínio da mobilidade, bem como os desafios que a região enfrenta nos domínios da mobilidade, são definidos seis objetivos estratégicos para o sistema de transportes e mobilidade da AML.

Estes objetivos enquadram também os projetos/ações agora propostos pelos municípios no âmbito do PORL 2020, cuja implementação deverá concorrer para a sua concretização, mas perspetivam um nível de atuação mais alargado.

Os **objetivos estratégicos** são os seguintes:

- Adequar a oferta de transporte público coletivo às necessidades de mobilidade, vista como um direito da população, através da criação de corredores dedicados de transportes públicos em áreas de forte concentração de procura, da adequação da oferta existente aos níveis de procura atual e potencial no território metropolitano; da estruturação da oferta nos territórios de baixa densidade, designadamente, através de transporte flexíveis;
- Assegurar um modelo de financiamento do investimento e da exploração do sistema de transportes, que seja coerente com o seu valor e a importância estratégica social, económica, territorial e ambiental;
- Melhorar as condições de intermodalidade, potenciando as diferentes dimensões (integração física e funcional, lógica, tarifária e bilhética) promovendo uma lógica coordenada de funcionamento em rede;
- Reforçar a quota de utilização dos modos suaves nas deslocações de curta distância e no acesso ao transporte público, como forma de minimizar a dependência em relação aos modos motorizados, com os subsequentes ganhos energéticos e ambientais;
- Implementar medidas de gestão da mobilidade (e.g. medidas indutoras da melhoria da eficiência da utilização do TI e campanhas de sensibilização para utilização do TP e dos modos suaves, entre outras);
- Implementar soluções de logística urbana e de micrologística que melhorem a eficiência energética e ambiental das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias, valorizando a qualidade do ambiente urbano e a qualidade de vida dos núcleos urbanos da AML.

### **MELHORAR A OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

A estratégia de intervenção no domínio dos transportes públicos, designadamente coletivo, deverá atender às especificidades do território metropolitano, procurando implementar soluções de transporte adaptadas aos níveis de procura (atual e potencial) e que contribuam para um maior desempenho do sistema de TP, nomeadamente através da:

- Implementação de sistemas de transporte coletivo em sítio próprio que estruturam corredores de procura elevada e contribuam para a consolidação do modelo de ordenamento territorial preconizado para o território metropolitano.
- Implementação de soluções de transporte flexíveis, que, complementando a necessária oferta de transporte público coletivo e regular, assegurem as necessidades de transporte da população residente em territórios mais rurais com menores densidades populacionais, e/ou em períodos de procura reduzida.
- Adequação da oferta aos níveis de procura registados em algumas áreas da AML em que se verifique a necessidade de proceder a ajustes na organização dos serviços.

- Implementação de serviços de transporte urbano nos principais aglomerados urbanos de média dimensão e em articulação com o sistema de transportes interurbanos.
- Concretização/expansão de corredores BUS em meio urbano que contribuam para o aumento da velocidade comercial dos serviços e para o desempenho do sistema.

A prossecução deste conjunto de linhas de intervenção deverá conduzir ao aumento da eficiência e equidade socioterritorial do funcionamento do sistema de transportes, tendendo a contribuir para:

- i. reforçar a articulação modal e, desta forma, promover uma lógica de funcionamento em rede do sistema, potenciadora da geração de sinérgias e complementaridades entre modos de transporte;
- ii. reduzir a dependência em relação ao TI, com reflexos numa repartição modal mais favorável ao TP, na redução das emissões de GEE do sistema regional de transportes e na redução dos níveis de congestionamento na AML;
- iii. reduzir os tempos de espera e de transbordo entre serviços/modos de transporte;
- iv. diversificar a oferta de serviços, permitindo uma planificação informada dos percursos mais adequada às suas necessidades de deslocação;
- v. melhorar as condições de conforto e segurança na utilização do sistema de transportes. As diretivas europeias e o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) apontam para que, no período que poderá ir no máximo até finais de 2019, sejam contratualizados com diversos operadores os serviços de transporte público rodoviário de passageiros, pelo que esta poderá constituir uma oportunidade para a implementação de uma nova organização da rede de TP da AML.

### **REFORÇAR A INTERMODALIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTES**

A melhoria das condições de suporte à intermodalidade, nas suas diferentes dimensões (i.e. integração física e funcional, integração tarifária e bilhética, comunicação e informação ao público), constitui um aspeto determinante do aumento da eficiência do funcionamento do sistema de transportes, pelo que a estratégia de intervenção assenta nas seguintes linhas de intervenção:

- Construção/requalificação da rede de interfaces intermodais, nomeadamente através da melhoria das condições de acesso para os modos pedonal e ciclável, da construção de parques de estacionamento junto às interfaces ou de parques periféricos aos principais aglomerados urbanos e da modernização de algumas das interfaces;
- Reforço da integração tarifária do sistema de transportes, pela integração da generalidade dos operadores no sistema do passe intermodal e o estudo de um novo sistema tarifário intermodal;
- Reforço da implementação das soluções de bilhética integrada, através da generalização da integração dos títulos no suporte Lisboa Viva e expansão deste suporte a outros serviços de mobilidade (i.e. estacionamento);
- Implementação de sistemas de informação ao público, nomeadamente através da implementação de sistemas de informação em tempo real. No que respeita à integração física e funcional, as interfaces de transporte constituem-se como nós fundamentais na articulação entre os diferentes subsistemas.

No território metropolitano importa agir no sentido de: (i) construir algumas interfaces periféricas que contribuam para a redução do tráfego e estacionamento nos principais aglomerados urbanos e simultaneamente, para a utilização do sistema de TP metropolitano; (ii) requalificar interfaces através da modernização das infraestruturas e melhoria das condições de intermodalidade entre os diferentes modos e serviços de transporte, aumentando a comodidade e segurança dos passageiros e a melhoria da integração urbana destes equipamentos. Neste último caso englobam-se intervenções diferenciadas em função da tipologia de problemas das interfaces, sendo que estas deverão incidir sobre: o reforço do estacionamento através da construção ou aumento de parques de estacionamento de apoio; requalificação das acessibilidades pedonais e cicláveis na envolvente criando assim condições para o aumento da quota de utilização destes modos nas deslocações de e para estas infraestruturas; requalificação/ modernização das mesmas para aumento do conforto dos passageiros e disponibilização de novos serviços de apoio.

No que concerne ao tarifário, de forma progressiva e sustentável, o sistema deverá tender para a integração do território metropolitano nas coroas dos passes intermodais e à redução do número de títulos existentes que não só dificultam a inteligibilidade do sistema, como agravam o custo das viagens em especial as que implicam a realização de transbordos.

O reforço da integração tarifária é um aspeto fulcral para a compreensão e atratividade do sistema de transportes público coletivo e para o crescimento da quota de utilizadores, pelo que se deverá constituir como uma aposta estratégica. Isso passará, também e indispensavelmente, por um modelo de financiamento do investimento e da exploração que omita o valor estratégico e o caráter de interesse público que devem presidir a um sistema de transportes metropolitano racional e equitativo.

Em relação à integração bilhética, tem-se assistido à gradual expansão da implementação do sistema de bilhética VIVA nos operadores da AML e outros serviços de mobilidade como é o caso do estacionamento. Ainda que a maioria dos operadores de TP já tenha introduzido este suporte, a sua adoção pode ser potenciada através da generalização da sua utilização pelos operadores de TP da AML, como também pela utilização do Lisboa VIVA/VIVA Parking nas interfaces e zonas de estacionamento tarifado/a tarifar na AML e em sistemas de bicicletas de utilização partilhada.

No domínio da informação ao público, as intervenções deverão privilegiar a afirmação de um sistema de transportes mais inteligível, permitindo aos clientes regulares e não regulares, uma fácil compreensão dos percursos, horários e custo (i.e. tarifas em vigor e opções existentes em matéria de títulos de transporte), assim como as diferentes alternativas possíveis para realizar a viagem pretendida. Desta forma, reconhece-se que os sistemas de informação ao público apresentam fragilidades.

A disponibilização de informação por operador em detrimento de diagramas integrados de rede (incluindo os modos ferroviário, fluvial, TPCR e táxis), a ausência de plantas da envolvente às interfaces/terminais rodoviários (com a localização dos principais equipamentos/polos atratores) ou a escassez de painéis informativos em tempo real (sobretudo fora da cidade de Lisboa) são exemplos das lacunas existentes neste domínio.

Com o objetivo de melhorar a informação ao público é proposta a prossecução das seguintes linhas de intervenção:

- Dotar as interfaces e paragens de TP com informação adequada sobre os serviços disponibilizados, em articulação com a melhoria das condições de comodidade e segurança destes equipamentos;
- Disponibilizar diagramas integrados da oferta de TP nas interfaces e principais paragens de TPCR;
- Disponibilizar plantas da envolvente às interfaces;
- Disponibilizar sistemas de informação em tempo real na generalidade das interfaces e nas principais paragens de TPCR.

### **REFORÇAR A QUOTA DE UTILIZAÇÃO DOS MODOS SUAVES**

Os modos suaves (pedonal e ciclável) podem assumir um papel relevante nas deslocações de curta distância, pelo que se preconiza a criação de condições para o incremento da utilização destes modos. Os benefícios daqui decorrentes envolvem, entre outros aspetos, a melhoria da eficiência energética e ambiental do sistema de transportes, a melhoria da qualidade do ambiente urbano (com a redução de emissões de poluentes e de ruído) e a promoção de estilos de vida mais ativos. No que respeita ao modo ciclável, a generalidade dos municípios da AML têm vindo a realizar investimentos na criação de vias cicláveis. Não obstante, a sua extensão é ainda muito limitada, traduzindo-se em fragilidades, tais como a falta de continuidade dos percursos e de infraestruturas de apoio.

Face ao exposto, a aposta deverá incidir:

- Estruturação de uma rede ciclável intermunicipal articulada com redes municipais em meio urbano que estabeleça a ligação às principais interfaces de transportes. Esta rede deve ser complementada por equipamentos de apoio que tornem os percursos mais atrativos, cómodos e seguros, facilitando e promovendo as deslocações em bicicleta. Destacam-se os parqueamentos para bicicletas junto aos principais polos geradores/atratores e outros equipamentos de apoio (e.g. estações de reparação de bicicletas, bebedouros, bombas de ar fixas).
- Implementação de sistemas de bicicletas de utilização partilhada, tendo por base modelos de exploração que garantam a sustentabilidade económico-financeira destes sistemas;
- Promoção do modo ciclável nas deslocações casa/escola, por exemplo através da implementação de medidas como o Bilkebus.

No que diz respeito ao modo pedonal, considera-se que este tem potencial para se constituir como um modo mais relevante no suporte às deslocações em meio urbano, onde atualmente se realiza uma percentagem significativa de viagens de curta distância (inferiores a 1 km). Como tal, preconiza-se:

- Requalificação/ expansão da rede pedonal estruturante o que implica por exemplo: intervenções de requalificação das infraestruturas pedonais, por forma a melhorar as condições de comodidade e segurança da circulação; reperfilamento de arruamentos por forma a alargar as infraestruturas pedonais e garantir uma efetiva continuidade de percursos; criação de áreas de valorização pedonal através da implementação de medidas de natureza regulamentar (e.g. criação de eixos pedonalizados, zonas de emissões reduzidas), complementadas com a introdução de medidas físicas de acalmia de tráfego (e.g. zonas de coexistência e zonas 30) e de requalificação do espaço público; criação de circuitos acessíveis, através da eliminação de barreiras arquitetónicas no espaço público que condicionam a mobilidade de cidadãos portadores de mobilidade condicionada.



- Promover as deslocações pedonais em percursos como casa/escola e compras e lazer, através de programas específicos de organização destas deslocações (i.e. Pedibus e Pedishopping).

### **IMPLEMENTAR MEDIDAS DE GESTÃO DA MOBILIDADE**

Neste domínio, e atendendo à elevada dependência em relação ao automóvel individual verificada na AML, com reflexos ao nível da eficiência energética, ambiental e de funcionamento do sistema (de que os congestionamentos e os níveis de emissões por parte do sistema de transportes são expressão maior), considera-se que deverá ser prosseguida uma política de implementação de medidas de gestão da mobilidade.

São várias as medidas e mecanismos passíveis de implementação neste contexto, considerando-se que no caso específico deste território deverá privilegiar-se as seguintes linhas de intervenção:

- Melhoria da gestão da utilização do TI;
- Elaboração e implementação de planos de mobilidade urbana sustentável;
- Sensibilização da comunidade para a utilização do TP e modos suaves.

No âmbito da melhoria da gestão da utilização do TI, as políticas de estacionamento e de gestão do tráfego detêm um papel muito relevante enquanto elementos dissuasores da utilização deste modo. Com efeito, considera-se que a aposta deverá passar pela aposta:

- Melhoria das condições oferecidas pelas interfaces ao nível dos sistemas de P+R, tanto do ponto de vista do dimensionamento da oferta de estacionamento de longa duração, como ao nível tarifário, por forma a tornar estas soluções mais atrativas para os utentes;
- Implementação de sistemas inteligentes de gestão do estacionamento nos principais aglomerados urbanos, que permitam reduzir a procura de lugares de estacionamento e desta forma melhorar a fluidez de circulação e a qualidade do ambiente urbano;
- Implementação de soluções inteligentes de controlo de tráfego em meio urbano, que permitam mitigar os níveis de congestionamento e, bem assim, melhorar a fluidez da circulação;
- Incentivo à prática de carpooling através da disponibilização de uma plataforma informática comum que permita aos potenciais utilizadores manifestarem interesse em “partilhar” a viagem.

Em complemento ao PAMUS que se encontra em desenvolvimento, os municípios deverão promover a elaboração e implementação de planos de mobilidade sustentável de âmbito municipal e/ou intermunicipal. Estes documentos apresentam-se como peças complementares para um estudo mais detalhado e para operacionalização da estratégia do PAMUS no plano municipal e intermunicipal, possibilitando trabalhar com maior detalhe o conjunto de desafios, problemas e prioridades de intervenção identificados neste plano.

O incentivo à transferência modal, do TI para o TP e para os modos suaves, exige a conjugação de medidas de diferentes naturezas, incidentes sobre as diferentes componentes do sistema de transportes, nomeadamente ao nível da Sensibilização da comunidade para a utilização de modos de deslocação mais sustentáveis, pelo que o PAMUS deve prever um conjunto de campanhas a realizar tais como: a divulgação dos serviços de TP da AML; a sensibilização da comunidade para as vantagens inerentes à utilização do TP (nos planos energético, ambiental e económico); a sensibilização da comunidade para as vantagens de

recurso aos modos suaves; a sensibilização da comunidade para os custos inerentes à utilização do TI (nos planos energético, ambiental, económico e da qualidade de vida em espaço urbano).

### **IMPLEMENTAR SOLUÇÕES DE LOGÍSTICA URBANA E MICROLOGÍSTICA**

Uma preocupação transversal na AML prende-se com a implementação de soluções inovadoras no domínio das operações de abastecimento e distribuição de mercadorias em meio urbano.

A mitigação dos problemas existentes pressupõe a atuação ao nível de: organização do sistema de distribuição, incluindo a implementação de soluções inovadoras de logística urbana e micrologística; ordenamento do estacionamento dedicado a operações de cargas e descargas; regulamentação das operações de cargas e descargas; regulamentação e fiscalização.

### **3.2.3. Componentes do Plano de Ação de Regeneração Urbana**

#### **OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS**

O despovoamento da Cidade, com transferência de população para a periferia, ainda que tenha sido registado globalmente a partir da década de 60 e depois com mais acutilância a partir dos anos 80 do século XX, registou-se no seu Centro Histórico desde praticamente o início do século XX. Esse fenómeno, conjugado com a perda de centralidade económica da Baixa, com a conseqüente migração do emprego, que ocorre no final do século XX, vai repercutir-se numa dinâmica de esvaziamento e degradação do património urbano.

A ancestral relação da Cidade com o Tejo, intimamente ligada à fundação da urbe, foi quebrada com o processo de construção do Porto Comercial e introdução da linha férrea nos finais do século XIX, do cordão portuário-industrial e da circular ribeirinha, até ao final do século XX. A retração das áreas destinadas ao Porto, a reorganização das funções portuárias e o processo de desindustrialização, criaram novas oportunidades de reconciliar a vida urbana com o Rio, bem como de alavancar a regeneração do Centro Histórico.

Ao mesmo tempo que se quebrava essa relação com o Tejo, Lisboa define no início do Século XX um plano de expansão para Norte, assente no modelo parisiense de Haussmann, mas adaptado à orografia de Lisboa, rasgando sobre os dois vales que confluem na Baixa os dois eixos urbanos centrais estruturantes da malha urbana: o da Av. Liberdade e o da Av. Almirante Reis.

Se o eixo da Av. da Liberdade apresenta uma dinâmica própria de qualificação comercial, de concentração da hotelaria de 5\* e de regeneração do tecido económico, o eixo da Av. Almirante Reis, marcado durante décadas por atividades marginais em torno do Largo do Intendente, apresenta maiores dificuldades em gerar dinâmicas de regeneração urbana sem a alavanca de programas públicos.

A Colina de Santana, território que se situa entre os dois eixos urbanos principais, constitui um novo desafio para a regeneração urbana. Trata-se da única colina central da Cidade que não conecta diretamente com o Rio. De um território que começou por ser extramuros, onde se instalaram grandes conventos e atividades mais impactantes para a vida urbana: matadouro e gafaria. Com a extinção das

ordens religiosas e a necessidade de realocar o Hospital de Todos os Santos, que ruíu no terramoto de 1755, viu reverter ao longo do tempo os conventos em instalações hospitalares, que se encontram agora em processo de mudança para o novo hospital a construir na zona oriental.

Na área de intervenção do Plano de Ação de Regeneração Urbana (PARU) integramos assim a Baixa, e respetiva Frente Ribeirinha, a Colina de Santana e o Eixo da Av. Almirante Reis.

O PARU dá continuidade ao programa de regeneração urbana desta área, que beneficiou de ações no âmbito do quadro comunitário anterior - intervenção de requalificação da Ribeira das Naus (Frente Ribeirinha) e regeneração do Bairro da Mouraria (Centro Histórico) - e que tem enquadramento em planos ou instrumentos específicos de programação: PP de Salvaguarda da Baixa Pombalina (PPSBP) e PAT da Colina de Santana.

Na Frente Ribeirinha pretende-se continuar a dinâmica de regeneração urbana, enquanto centralidade turística, iniciada na Praça do Comércio, assente na requalificação do espaço público e na reconversão dos pisos térreos dos edifícios da praça em novas funções de restauração; e de edifícios, ou parte deles, em equipamentos de apoio ao turismo, como o Welcome Center, o Lisbon Story Center, o elevador para o Arco Triunfal, e mais recentemente a nova Pousada de Lisboa, e num novo equipamento cultural no Torreão Nascente, que complementa a nova oferta cultural que se desenvolveu na Baixa: Museu do Banco de Portugal e MUDE (que vai ser reabilitado).

A requalificação da Ribeira das Naus veio dar continuidade ao processo de reconversão da Praça do Comércio e dotar de zonas verdes de fruição pública uma área histórica que não as tinha de origem. Sobre esta área, ligado ao turismo e à oferta cultural, pretende-se vir a construir um Pólo de interpretação ligado aos Descobrimentos Portugueses, no antigo Arsenal da Marinha, tendo como parceiros a Marinha Portuguesa e o Turismo de Lisboa.

Em ligação com a nova dinâmica turística, em torno do Cais do Sodré pontua uma nova oferta de restauração, a reabilitação do Mercado da Ribeira, que imprimiu uma nova animação cultural e de divulgação da gastronomia, e os novos polos de emprego qualificado, em torno das Agências Europeias e da nova Sede da EDP. Sobre esta área, para consolidar este processo recente de regeneração urbana e alavancar a reabilitação do edificado, pretende-se dar continuidade à requalificação do espaço público da Ribeira das Naus sobre o Largo do Corpo Santo e Cais do Sodré.

Para nascente, em ligação com a reabilitação da Casa dos Bicos (Fundação Saramago), com a requalificação comercial e novos projetos de hotelaria, com a construção do novo Terminal de Cruzeiros e com o reperfilamento da Av. Infante D. Henrique até Santa Apolónia, pretende-se promover a requalificação do espaço público do Campo das Cebolas, onde se prevê a localização de um equipamento social e de um estacionamento público para apoio ao repovoamento do Centro Histórico.

Na Baixa, em complemento com as ações de regeneração urbana que estão em curso, no âmbito do PPSBP e da ligação entre esta área e as colinas adjacentes, está em obra o antigo Tribunal da Boa Hora para localizar uma Escola de 1º Ciclo e um Jardim de Infância.

Na Colina de Santana, aponta-se para a criação de duas bolsas de habitação a custos acessíveis, na Rua de S. Lázaro e na Rua das Barracas, como programa de reabilitação urbana aberto à parceria de

operadores privados, reabilitando edificado municipal devoluto em mau estado de conservação e captando novos habitantes.

Sobre o mesmo território, pretende-se criar sinergias com atividades criativas e de inovação instaladas e em processo de instalação, na reconversão de edificado de valor histórico e cultural.

No antigo Mosteiro de Nossa Senhora do Desterro (ex-Hospital do Desterro), que tem como promotor a MainSide (responsável pelo Lx Factory e Pensão Amor), prevê-se um programa diversificado e adaptado à história do edifício: a hospedagem ressurgirá através de cápsulas habitáveis; as antigas hortas são reativadas; o grande refeitório comunitário vai reaparecer; os ofícios antigos ressurgem adaptados aos dias de hoje; da filosofia de cura e bem-estar, surgem projetos ligados às medicinas alternativas e naturais; o ensino e a investigação, inspiram projetos em diferentes áreas da formação. O novo Desterro tem um posicionamento estratégico enquanto peça de charneira entre a nova dinâmica de regeneração da Colina, que se pretende empreender, e o bem-sucedido processo de regeneração da Mouraria e Intendente (apoiado no Quadro anterior com verbas FEDER).

No Edifício “Poste Telefónico”, concebido originalmente como enfermaria psiquiátrica do antigo Hospital Miguel Bombarda, pretende-se conjugar uma galeria de exposições com um espaço de incubação e aceleração de empresas.

Na área central da Colina, prevê-se a requalificação do Campo Mártires da Pátria, eixo da Alameda de Sto. António dos Capuchos/R. Luciano Cordeiro, Rua Gomes Freire, Largo do Mitelo e Paço da Rainha, enquanto âncoras da dinâmica de reabilitação do património histórico existente.

No eixo da Almirante Reis prevê-se a construção de um equipamento cultural e religioso destinado à comunidade islâmica, enquanto peça integradora da multiculturalidade que marca esta área.

Junto à Igreja dos Anjos, cujo largo é fortemente marcado pelo movimento de sem-abrigo utentes do refeitório social fronteiro, pretende-se reabilitar um equipamento que conjuga as valências de Creche, JI e 1º Ciclo do Ensino Básico da Associação Pró-Infância Santo António de Lisboa. Prevê-se a instalação provisória da escola no largo, durante o decurso das obras, de modo a envolver a comunidade educativa na regeneração urbana envolvente.

A meio do eixo urbano prevê-se a construção de um estacionamento integrado num arranjo paisagístico na encosta da Penha de França, sobre um interior de quarteirão devoluto, como meio de incrementar a atratividade residencial da área, fortemente carenciada de estacionamento para residentes.

No extremo norte, está em curso a reabilitação do Mercado de Arroios, dotando-o de novas valências de promoção gastronómica e de uma experiência de agricultura hidropónica na cobertura, que se liga à requalificação de espaço público envolvente, onde se conjuga a criação de espaços de estadia e de sociabilidade, com o incremento da eficiência energética das infraestruturas, aumento da permeabilidade do solo, enquanto fator de amenização climática e de mitigação de fenómenos climáticos extremos.

## MODELO HABITACIONAL

A evolução da população residente ao longo dos últimos vinte anos (1991-2011), no total das freguesias que integram o PARU, está em consonância com a tendência verificada em Lisboa no mesmo período: i) decréscimo acentuado da população entre 1991 e 2001; ii) abrandamento na perda de habitantes entre 2001 e 2011. Em contraciclo, algumas freguesias como Madalena, Mártires, Santa Justa e São Jorge de Arroios alcançaram ganhos populacionais, neste período.

Na área de intervenção do PARU viviam, em 2001, cerca de 23.399 indivíduos, e, em 2011, cerca de 21.727. Durante esta dezena de anos aconteceu uma “saída” de 1.672 habitantes, traduzindo-se numa taxa de variação negativa de -7,1%, muito superior à verificada, no mesmo período, em Lisboa cidade (-2,9%).

Neste território acontece um outro fenómeno demográfico – índice de envelhecimento – que ultrapassa o que ocorreu em Lisboa, em 2011. Lisboa apresentava uma proporção de 185,5 idosos/100 jovens, enquanto na área do PARU era de 233,6 idosos/100 jovens, revelando-se, portanto, um território ainda mais envelhecido.

Todavia, entre 2001 e 2011, ocorreram dinâmicas demográficas que demonstram um certo movimento na recomposição do tecido social deste território: i) em 2001 a percentagem da população dos “0-14 anos” era de 8,8% e em 2011 ascendeu aos 10,3%; ii) na extremidade oposta, o grupo dos “65 e mais anos”, assinalou uma descida (2001-28,8%; 2011-24,1%); iii) a população em idade ativa cresceu dos 62,4%, em 2001, para os 65,6%, em 2011. Da análise destes dados podemos deduzir que este “rejuvenescimento” se deve, eventualmente, à proporção de “famílias clássicas de nacionalidade estrangeira”, que quase duplicou entre 2001 e 2011, 6,7% e 12%, respetivamente, no total das freguesias que integram o PARU. A maior concentração da “comunidade asiática” localiza-se no eixo Rua da Palma/Av. Almirante Reis e a “brasileira” na freguesia de São Jorge de Arroios.

As freguesias que integram o PARU, detêm um capital humano mais qualificado (ensino superior completo), 31,5%, do que em Lisboa, 27,1%, e uma taxa de analfabetismo (2,8%) inferior à observada em Lisboa (3,2%).

Outros factos a evidenciar são: i) o aumento do número de residentes “solteiros”, que ocorreu entre 2001 e 2011, 38,5% e 48,7%, respetivamente, e dos “viúvos” (2001 – 6,1%; 2011 – 9,7%); ii) por oposição, a proporção dos “casados” diminuiu (2001 – 43,9%; 2011 – 33,2%), assim como os “divorciados” (2001 – 11,5%; 2011 – 8,4%). Estes números explicam o ligeiro aumento do número de famílias unipessoais verificado entre 2001 (43,4%) e 2011 (45,4%).

Também consequência dos valores apresentados anteriormente, no conjunto das freguesias do PARU, a dimensão média da família clássica reduziu em igual período, de 2,06 para 2,0 ficando abaixo do valor de 2,2 registado em 2011, para Lisboa. Simultaneamente, as “famílias clássicas com 2 pessoas” são as mais representativas (30,2%), logo a seguir às “unipessoais” (45,4%).

A taxa de variação do número de famílias clássicas, nestas freguesias, entre 2001 e 2011, foi negativa (-4,5%), por oposição ao que aconteceu em Lisboa, onde foi registado um aumento do número de famílias clássicas (+4%).

Esta diminuição de famílias não acompanha o aumento do número de alojamentos (5,5%) que se registou, no total das freguesias do PARU, entre 2001 e 2011.

Uma das explicações para este aumento de alojamentos pode ser o número de novos empreendimentos construídos, nos últimos dez anos, como por exemplo, e entre outros, a EPUL Jovem, no Martim Moniz.

No entanto, um sinal menos positivo que sobressai desta realidade, é a percentagem de 16,3% de “alojamentos familiares vagos” assinalados na área de intervenção do PARU, em 2011, superior aos 13,0% registados em 2001.

Quase 47% dos alojamentos familiares clássicos de residência habitual, das freguesias que integram o PARU, têm uma área que se situa entre os 50m<sup>2</sup> e os 100m<sup>2</sup>. Não obstante, não é de desprezar a percentagem dos alojamentos que detêm uma área compreendida entre os 100m<sup>2</sup> e os 200m<sup>2</sup> (27,6%). A grande maioria dos alojamentos (85,8%) tem entre três a quatro divisões.

Embora nas últimas duas décadas, tenhamos assistido a uma melhoria das condições de habitabilidade dos alojamentos, com uma cobertura quase total de infraestruturas (água canalizada, sistema de esgotos e instalação de banho/duche), o número de alojamentos sem os requisitos mínimos de conforto ainda é significativo. Neste território tem-se assistido a uma contínua queda do número de alojamentos “sem retrete” e sem “esgotos” para uma proporção residual, respetivamente de 0,3% e 0,1%.

No entanto, persiste um indicador: cerca de 1,4% dos alojamentos, em 2011, continuavam sem instalações para “banho”. Relativamente a 2001 (14%) houve uma melhoria significativa.

Comparativamente com a cidade de Lisboa, os alojamentos ocupados pelo “proprietário”, no total das freguesias do PARU, são apenas cerca de 40%, contra os 50,9% da cidade.

Em Lisboa assinala-se uma elevada procura de habitações para arrendar. Todavia a população que promove esta busca, apesar de não se encontrar em situação de extrema carência económica, não tem capacidade financeira para aceder às habitações no mercado privado. No total das freguesias que integram o PARU, os valores médios das rendas variam entre os 8,4€/m<sup>2</sup> e os 11,6€/m<sup>2</sup>, contra os 9,4€/m<sup>2</sup> praticados no município (valores de 2014). Para esta ordem de valores na área do PARU concorre a concentração da oferta de alojamento local.

Na área de intervenção do PARU existe uma boa oferta de equipamentos coletivos: 9 equipamentos sociais (creches, centros de dia, Lar 3.ª Idade); 26 equipamentos culturais (Teatro, Bibliotecas, Centros Culturais, Museus); 44 Equipamentos desportivos (campos de jogos, piscinas, salas de desporto); 17 equipamentos de ensino (escolas do ensino básico, estabelecimentos do ensino superior); e 8 equipamentos de saúde (Hospitais e Unidades Funcionais).

Conforme consagrado na ERU, o município deverá “ (...) *investir prioritariamente os seus recursos financeiros (...) nos equipamentos e espaço público (...) pelo efeito indutor que tem na valorização geral da cidade, tornando mais atrativo o investimento no edificado privado (...)*”, pelo que a Câmara Municipal de Lisboa vai concretizar, na área do PARU, um conjunto de políticas municipais que se destinam a atrair e fixar novas famílias, onde se inclui a construção de creches, jardins-de-infância, escolas de Ensino Básico, estacionamento, em resposta às carências identificadas no âmbito da revisão das Cartas de Equipamentos, em curso.

Também no âmbito destas políticas municipais, no território do PARU, vão ser criadas bolsas de fogos de renda acessível, na Rua das Barracas (36 edifícios; cerca de 113 fogos) e na Rua de São Lázaro (14 edifícios; cerca de 115 fogos). Este programa municipal institui um sistema de renda compatível com o rendimento familiar disponível, com vista a aumentar oferta de habitação, atraindo e fixando nova população no Município.

Ainda no âmbito destas políticas serão construídos 2 novos parques de estacionamento (com uma oferta total de cerca de 290 lugares), medida considerada importante para a qualificação do território e melhoria da qualidade de vida dos seus residentes, dado que 92,1% dos “alojamentos familiares clássicos de residência habitual”, do total das freguesias do PARU, não têm “estacionamento”.

Outra medida, utilizada como forma de pressão para promover a recuperação dos edifícios/fogos devolutos, é a penalização dos seus proprietários, em sede de IMI: i) agravamento de 200% do IMI para os imóveis em ruína ou devolutos há mais de um ano; ii) majoração de 30% para os que não iniciaram as obras de conservação intimadas.

Na área de intervenção do PARU existem 190 edifícios “totalmente devolutos” tendo sido acionadas as medidas coercivas previstas.

Paralelamente, para além dos benefícios fiscais, concedidos pela Administração Central, aos proprietários de edificado reabilitado na ARU de Lisboa, o Município tem vindo a implementar os incentivos previstos no âmbito da ERU, quer através de programas direcionados para a reabilitação do edificado municipal (de que é exemplo o “Reabilita Primeiro Paga Depois”), quer da isenção de taxas municipais.

## MODELO ECONÓMICO

Lisboa ambiciona ser uma das cidades mais competitivas, inovadoras e criativas da Europa. É neste contexto que a Câmara Municipal de Lisboa apresenta uma estratégia para a valorização económica da cidade e captação de investimento, assente nos seguintes pilares:

- Promover a internacionalização e a capacidade competitiva da economia da cidade a uma escala regional e global;
- Criar, atrair e reter talentos, empresas, investimentos e atividades em clusters estratégicos;
- Potenciar a inovação, a criatividade e o espírito empreendedor na cidade;
- Tornar Lisboa num espaço de abertura e exploração de novas motivações, experiências e conceitos;- Posicionar Lisboa nas principais redes e cadeias globais de produção e criação de valor;
- Inserir Lisboa nos principais projetos e redes internacionais de cidade.

A implementação desta estratégia para o futuro assenta na promoção do fortalecimento da ligação entre a antecipação de oportunidades, a execução de projetos e a mobilização dos parceiros e cidadãos de Lisboa, definindo, em torno de um território central de atuação, que é o da promoção do Emprego e Empregabilidade, as seguintes áreas de atuação:

- **HUB ATLÂNTICO** – Atração de empresas, talentos e investimentos para a cidade de Lisboa, (conta com a parceria da Invest Lisboa): Lisboa é uma plataforma privilegiada de acesso a 500 milhões de consumidores europeus, disponibilizando transportes e infraestruturas logísticas modernas, como portos, ferrovias e rodovias de elevada qualidade, oferecendo boas oportunidades de investimento.



Lisboa também tem uma relação económica e cultural profunda com os países de língua portuguesa que incluem economias emergentes como Angola, Brasil e Moçambique e constituem um mercado com 250 milhões de consumidores. Foram estabelecidos acordos de dupla tributação e conexões de transporte com estes mercados, e todas as grandes empresas portuguesas já estão nestes países. Portanto, Lisboa é o local ideal para as empresas que têm como alvo os mercados dos países de língua portuguesa. Lisboa está no mesmo fuso horário de Londres, com um aeroporto internacional próximo do centro da cidade e serviços de internet de qualidade e tudo isso, aos custos mais competitivos na Europa.

- **START UP CITY** – Promoção do empreendedorismo: O Município de Lisboa tem vindo a desenvolver um trabalho junto de todas as incubadoras de empresas da cidade de Lisboa, criando um verdadeiro ecossistema empreendedor. Lisboa tem as condições para se tornar uma cidade atrativa para a criação e atração de start ups, acesso estratégico aos mercados internacionais, força de trabalho competitiva, qualificada e flexível, excelente qualidade de vida, modernas infraestruturas e espaços disponíveis. O contributo das incubadoras, dos aceleradores, das start ups, e da comunidade nacional e internacional de investidores será fundamental para o reforço da competitividade da cidade de Lisboa na captação, atracção e criação de empresas e talentos. A Câmara Municipal de Lisboa criou o portal Incubadoras de Lisboa – [www.incubadoraslisboa.pt](http://www.incubadoraslisboa.pt) – atuando como federadora e dinamizadora destas iniciativas, partilhando melhores práticas e parceiros estratégicos, promovendo e tornando visível esta rede ou ecossistema a uma escala nacional e internacional.
- **CONHECIMENTO E INOVAÇÃO** – Lisboa já é uma cidade do conhecimento e da inovação, uma capital europeia receptiva às inovações tecnológicas, um local privilegiado para a implementação de centros de investigação e desenvolvimento e serviços partilhados para as multinacionais. A Cidade é o maior centro de universidades e centros de investigação do país, contando com cerca de 15.000 investigadores, e com um conjunto muito amplo e diversificado de universidades e grande capacidade para atrair estudantes estrangeiros (mais de 13.000 estudantes internacionais em 2012/2013). A região de Lisboa tem mais de 110.000 estudantes universitários, 35.000 graduados em cada ano e um conjunto de estudantes de engenharia de elevada qualidade (Portugal é terceiro país da OCDE com mais investigadores nas áreas das ciências e engenharia por 1000 habitantes, segundo o Global Benchmark Report 2012).
- **CLUSTERS ESTRATÉGICOS** - É importante colaborar com as empresas na Cidade, especialmente nos setores de maior competitividade. A lógica de articulação dos clusters é um instrumento eficiente para a concentração de recursos e de financiamento. Queremos que os setores estratégicos para a Cidade se consolidem e renovem continuamente, garantindo a disseminação/transferência de conhecimento e “know-how”. O ponto de partida para a abordagem dos setores estratégicos em Lisboa é baseado numa metodologia comum, que inclui indicadores e o mapeamento de seus principais atores. Os parceiros estratégicos participam ativamente no desenvolvimento, validação e discussão dos programas e iniciativas para cada setor. O foco de atenção recai, para além dos setores consolidados como o Comércio, o Turismo e o Setor Financeiro, em setores que se antecipa poderem vir a desempenhar um papel relevante na configuração da base económica da cidade no



futuro, são eles: A Economia do Mar; A Economia da Saúde e Bem-Estar; A Economia Criativa; e A Economia Digital.

Neste quadro estratégico, passamos a destacar algumas das ações mais relevantes promovidas pela Câmara de Lisboa na área de intervenção do PEDU.

No que respeita à promoção do empreendedorismo, a ação do Município foi alavancada pela criação no centro da Cidade, das incubadoras Startup Lisboa TECH (em parceria com o Montepio Geral e o IAPMEI) e Startup Lisboa Commerce (em parceria com a UACS, o IAPMEI e a SAGE), às quais de seguiu, mais recentemente, a criação do Centro de Inovação da Mouraria (CIM), bem como a criação do FabLab Lisboa, centro de prototipagem rápida instalado no Mercado do Forno de Tijolo. A implementação destes espaços de incubação e a dinamização da rede de incubadoras, que articula a ação destes com a de todos os outros espaços de incubação, aceleração e de coworking existentes na Cidade (de iniciativa pública ou privada), potenciou a conversão da rede de incubadoras num verdadeiro ecossistema empreendedor.

No que diz respeito aos setores estratégicos verifica-se, no território em análise, uma concentração muito forte de atores estratégicos, designadamente no que respeita à Economia do Mar e à Economia Criativa, sinal de que pode ser dada uma particular atenção a estes setores para alavancar o desenvolvimento económico do território.

Na área de atuação da Economia Criativa a ligação, no centro histórico, da Baixa da Cidade ao Campo de Santa Clara (local de instalação da Trienal de Arquitetura, dando mote à reconversão do Palácio Sinel de Cordes num Polo Criativo de Lisboa), passando pela reconversão da Mouraria e do Intendente, enquadra a promoção de novas localizações e atividades que tirem proveito e acentuem este efeito sinérgico, de que é exemplo o projeto em implementação no Antigo Hospital do Desterro.

A Economia do Mar tem o seu pólo mais significativo de concentração de atores estratégicos na Baixa Pombalina, prolongando-se na frente ribeirinha até Alcântara, para ocidente, e até Santa Apolónia, para oriente. Assim, a frente ribeirinha possui um carácter único, que não pode deixar de ser considerado na análise dos grandes projetos do cluster do Mar, quer à escala local, quer nacional.

O Comércio tem assistido recentemente a uma forte aposta das grandes marcas de referência internacional, no centro histórico da cidade, com particular incidência no eixo da Baixa-Chiado e da Avenida da Liberdade. Este investimento, a par do surgimento de inúmeras soluções de novos produtos, que testam a sua recetividade pelo mercado na Baixa da cidade, colocou o comércio tradicional do centro da cidade num novo patamar de dinamismo e de crescimento. O projeto Lisbon Shopping Destination veio disponibilizar aos turistas, informação sobre itinerários comerciais e lojas de excelência. Este projeto tem como objetivo central revitalizar, dinamizar e promover o Comércio de Rua na Cidade de Lisboa, promover a cidade de Lisboa como um “international shopping destination” e aproveitar a procura internacional quando o mercado interno tem fortes restrições ao nível do consumo.

O setor do Turismo revelou-se, a nível nacional, com um comportamento de crescimento económico de contraciclo, que, a par das exportações, contribuiu para atenuar algum do efeito económico resultante da crise. Este facto conduziu a um acréscimo significativo da procura turística dirigida à cidade e a um consequente aumento da oferta, designadamente de alojamento turístico. A Baixa de Lisboa revelou-se

como um dos espaços da cidade com maior dinamismo na atração de novas unidades hoteleiras, promovendo a importância do turismo na economia local.

### **REGRAS E CRITÉRIOS DE PROTEÇÃO DO PATRIMÓNIO ARQUITETÓNICO E ARQUEOLÓGICO**

O Património Arquitetónico e Arqueológico existente na cidade de Lisboa tem vindo a ser alvo de uma crescente atenção por parte do Município, na procura de meios e estratégias de salvaguarda e valorização, não só na sua vertente cultural e artística, mas como marca identitária e impulsionadora da atividade económica.

No que se refere aos bens classificados, verifica-se, na área do Município, uma grande dinâmica de classificação de imóveis e fixação de zonas especiais de proteção por parte da tutela do património, DGPC, o que resulta num crescimento global do património edificado sujeito a salvaguarda.

O PDM de 2012 veio aumentar a defesa do património por duas vias essenciais: por um lado considera toda a cidade consolidada como área histórica, por diferentes tipologias de malhas urbanas; por outro lado amplia o âmbito da inventariação de património municipal, com a elaboração da CMP, anexo III do Regulamento do PDM.

A Lista de bens da CMP absorve todo o património classificado e em vias de classificação e integra bens imóveis de interesse municipal e outros bens culturais imóveis – conjuntos arquitetónicos, imóveis, objetos singulares, logradouros e património paisagístico. A categoria dos bens da CMP considerada pelo PDM é ainda alargada com a introdução de lojas de referência histórica e/ou artística e de arqueologia industrial.

De acordo com o REOT de 2014, na reavaliação da identificação destes bens operada pela revisão do PDM, verificou-se uma dinâmica de inclusão na CMP por ação dos planos municipais de ordenamento do território posteriores à entrada em vigor do PDM.

Os traçados urbanos cartografados na Planta de Qualificação do Espaço Urbano do PDM integram os espaços consolidados centrais e residenciais onde, pela singularidade dos respetivos traçados e características de ocupação urbana, devem ser preservadas as características morfológicas, ambientais e paisagísticas e demais elementos relevantes, no sentido da sua qualificação.

As áreas centrais da cidade concentram cerca de 75% do total do património classificado, sendo que na área do PARU, correspondente a 2,67% do Município, contabiliza-se cerca de 18,5% do total de edifícios classificados na Cidade; 74% da área do PARU encontra-se coberta por zonas de proteção ou zonas especiais de proteção a imóveis.

Relativamente à distribuição espacial na cidade dos restantes bens que integram a CMP, mantém-se uma tendência de concentração idêntica à dos bens classificados nos territórios centrais, com 76% do total.

Foram também reforçadas no Regulamento do PDM as normas referentes à intervenção em imóveis e conjuntos da CMP, cujos princípios orientadores se baseiam no respeito pela morfologia, e pelas características arquitetónicas substanciais dos imóveis que contribuem para a continuidade urbana, incluindo a morfologia, a volumetria, a altura das fachadas, o cromatismo e os revestimentos.

O Regulamento do PDM defende a preservação destes edifícios para garantia da identidade cultural e histórica da Cidade, assente numa lógica de conservação, não apenas de bens isolados da CMP, mas

também dos edifícios de acompanhamento que com eles compõem uma unidade urbana. A intervenção em bens da Carta Municipal do Património deve respeitar o critério da autenticidade, no reconhecimento de cada época de construção. Foi ainda instituído pelo Município o Programa PISAL, no sentido de investigar, registar, prevenir, regular, sensibilizar, formar e divulgar o Património Azulejar de Lisboa.

Os critérios e princípios de intervenção do PDM são extensíveis à elaboração dos PPS e PPRU, a aplicar igualmente no património de valor relevante existente no território do PARU.

O Sistema de Vistas constitui uma componente ambiental urbana especialmente protegida pelo PDM, com destaque para o subsistema da frente ribeirinha, onde o enfoque é dado à relação da Cidade com o Estuário do Tejo; exige-se a criação de condições para acessos pedonais à margem do Rio e à fruição da paisagem ribeirinha, local de concentração de investimento municipal em requalificação de espaço público que se pretende concluir.

Este Plano de Ação incide especialmente em 4 áreas relevantes em termos patrimoniais: a Frente Ribeirinha, o Conjunto da Baixa Pombalina correspondendo ao PPSBP, o conjunto paisagístico/edificado do Campo Mártires da Pátria – todos imóveis classificados, e ainda os eixos da Almirante Reis e Rua da Palma, que constituem conjuntos arquitetónicos e integram um número muito expressivo de bens da CMP, individualmente inventariados.

O Património Paisagístico da CMP é constituído por jardins, miradouros, azinhagas, cercas, parques, entre outros, cujas características tipológicas, paisagísticas, culturais e históricas singulares lhe conferem valor patrimonial e ambiental, justificando-se a sua preservação para a conservação da identidade cultural e histórica da cidade e para a qualidade de vida das populações.

Destaca-se como espaço exemplificativo desta categoria de património, o Jardim Braancamp Freire/Campo Mártires da Pátria, peça central de espaço público, ele próprio classificado como Imóvel de Interesse Público, incluindo as suas vizinhanças de interesse histórico, artístico ou pitoresco (integra o Paço da Rainha) – classificado desde 96.

As áreas de valor arqueológico abrangem 73% do PARU e dividem-se em 3 níveis arqueológicos de acordo com o PDM:

- Áreas de Nível Arqueológico I – áreas de valor patrimonial arqueológico consolidado; as operações urbanísticas devem ser precedidas de estudo arqueológico que promova a consolidação e valorização do uso patrimonial científico e arqueológico, e que integre, nomeadamente, a caracterização e avaliação dos valores arqueológicos em presença que justificam a adequação das soluções propostas; este nível corresponde a cerca de 1% do território PARU;
- Áreas de Nível Arqueológico II – áreas de valor patrimonial arqueológico elevado, correspondente a Centros Históricos Antigos, entre outros, locais onde já foram detetados testemunhos arqueológicos e onde se presume a existência de maior densidade ou espessura diacrónica de vestígios; este nível corresponde a cerca de 37% do território PARU;
- Áreas de Nível Arqueológico III – áreas condicionadas de potencial valor arqueológico, como sejam as Zonas de Expansão Periférica dos Núcleos Históricos e a Frente Ribeirinha (interface fluvial antigo); este nível corresponde a 35% do território PARU.

O PARU integra grande concentração de imóveis incluídos na CMP, equivalendo a cerca de 18% do total de bens imóveis da área do município; as freguesias principalmente abrangidas, Santa Maria Maior e Arroios, são as que contêm maior número de bens imóveis de interesse municipal e outros bens culturais imóveis.

A Ação de Regeneração Urbana que o PARU pretende especialmente dinamizar foca-se, a norte, no conjunto arquitetónico da CMP que contém o Mercado de Arroios, com requalificação do espaço público, (Praça do Chile e áreas adjacentes), integrada no eixo da Av. Almirante Reis.

Este eixo fundamental da cidade, que constitui um dos Conjuntos Arquitetónicos mais longo e com maior número de imóveis referenciados na CMP, apresenta um enorme potencial de valorização e reabilitação. Para esse efeito assinala-se a intervenção prevista complementar do parque de estacionamento descoberto da encosta da Penha de França, para residentes, simultaneamente pensado com uma zona verde de estadia e fruição pública.

Ao longo da Av. Almirante Reis localizam-se intervenções previstas/propostas de reabilitação integral de edifícios integrados na CMP:

- Mercado de Arroios (CMP 44.52) – Equipamento público;
- Edifício com fachada de azulejo (CMP 6.29 3 6.30) – Equipamento privado/Escola APISAL;
- Antigo Convento do Desterro (CMP 6.43) – Edifício multifuncional.

Pretende-se ainda a criação de espaço público por substituição/demolição de um edifício dissonante de propriedade municipal, para ligação pedonal da Rua da Palma à Rua do Benfornoso, e a construção de três blocos para funções polivalentes de vertente cultural, com instalação de um espaço de culto (mesquita), por transferência doutro já existente na Mouraria.

O PARU integra o PAT da Colina de Santana, cujos objetivos, para além de regenerar e reabilitar a colina, e reabitar e rejuvenescer o centro de Lisboa, visam, entre outros: proteger e valorizar o património histórico e arquitetónico; promover a valorização do turismo cultural; assegurar a abertura das antigas cercas hospitalares à cidade.

O PPSBP integra o Conjunto de Interesse Público da Baixa Pombalina (recentemente ampliado em 2012) e compreende regras específicas de intervenção nos imóveis relativamente a fachadas, coberturas, sistema estrutural, interiores, saguões e logradouros, e usos. De referir por último que, de um conjunto de IGT monitorizados pelo REOT de 2014, o investimento público mobilizado para o PPSBP corresponde a 81% do total do investimento realizado – investimento estratégico que se pretende prosseguir.

#### 3.2.4. Componentes do Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas

Lisboa é uma cidade muito diversificada no que se refere ao contexto socioeconómico da sua população.

Contudo esta diversidade, do ponto de vista territorial, traduz-se numa diferenciação relevante em diversos indicadores sociais, económicos, urbanísticos e ambientais, comprometendo assim os níveis de coesão social. A análise e mapeamento destes indicadores permitiram identificar esta mesma assimetria que diferencia um conjunto de bairros: os designados BIP/ZIP – Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária.

Desde 2010 que estes 67 BIP/ZIP estão organizados na “Carta BIP/ZIP”, integrando também o Plano Diretor Municipal de Lisboa (<http://habitacao.cm-lisboa.pt/documentos/1296662615D3bGB5er5Wi19HJ6.pdf>).

O universo BIP/ZIP é heterogéneo no que toca à classificação das áreas urbanas identificadas (Bairros municipais; Augí; Bairros de Autoconstrução; Bairros históricos, etc.) mas bastante homogéneo no que toca às carências identificadas nomeadamente nas variáveis socioeconómica, ambiental e urbanística. Os 67 territórios BIP/ZIP representam cerca de 35% da população residente na cidade de Lisboa, o que significa que um em cada 3 habitantes reside num BIP/ZIP, e caracterizam-se por serem zonas críticas com grande incidência, face à média da cidade, de situações de desemprego, baixo nível de instrução, abandono escolar e ambiente degradado. Por exemplo no domínio da Inclusão Social, os beneficiários de Rendimento Social de Inserção (RSI) no conjunto da população residente nas três freguesias ilustrativas da totalidade dos territórios BIP/ZIP (ou seja cujo rácio de população % BIP/ZIP/Freguesia seja maior: Marvila – 91%; Santa Clara – 62%; Santa Maria Maior – 96%) é de 10,4%, um valor muito superior à média da cidade de Lisboa (4,7%).

Os dados estatísticos dos Censos de 2011 permitem-nos quantificar esta mesma clivagem entre estes territórios BIP/ZIP e a restante cidade ao nível do emprego e da educação.

As comunidades desfavorecidas identificadas no âmbito do PAICD resultam do padrão espacial emergente do cruzamento da distribuição da “Taxa de desemprego” e do “índice de qualificação académica dos residentes”, onde é possível observar a formação de seis “clusters” onde se registam cumulativamente os piores resultados nestes dois tipos indicadores.

As comunidades desfavorecidas identificadas correspondem ao conjunto das seguintes Bolsas Territoriais: A) Zona Oriental; B) Zona Norte e Alta de Lisboa; C) Vale de Alcântara; D) Ajuda; E) Bairro da Boavista e F) Bairro Padre Cruz.

As Bolsas Territoriais consideradas (formadas por 39 BIP/Zip's) totalizam cerca de 75,5 mil residentes em 34,5 mil alojamentos, representando cerca de 50% da população que atualmente reside na totalidade dos BIP/ZIP da cidade de Lisboa sendo a tipologia de área urbana maioritariamente classificada de “Bairro Social” (existindo também 6 zonas de AUGI).

As bolsas com maior número de habitantes e alojamentos são a Zona Oriental (27.923 hab.) e o Vale de Alcântara (16.337 hab.), seguidos da Zona Norte e Alta de Lisboa (14.091 hab.).

Em relação à distribuição etária da população para o total das comunidades desfavorecidas consideradas, pode-se constatar que a maioria da população (53%) encontra-se em idade ativa (escalão etário: 25-64), tendência que se verifica também em cada uma das bolsas territoriais e na cidade de Lisboa. Na totalidade dos territórios considerados a população jovem (0-24) contabiliza cerca de 28% e a população idosa é de 19%.

Esta tendência verifica-se na maioria das bolsas territoriais, excerto nas Bolsas D (Ajuda) e C (Vale de Alcântara), onde na primeira a percentagem de população idosa (27%) chega mesmo a ser superior à de jovens (23%) enquanto na Bolsa Territorial C (Vale de Alcântara) a diferença entre população idosa (23%) e jovem (24%) é residual. Na cidade de Lisboa existe um maior equilíbrio entre a população jovem (22,6%) e a população idosa (23,9%), contrastando com o que se verifica nas Bolsas Territoriais em causa.

De acordo com os dados dos Censos 2011, ao nível das habilitações académicas da população residente (dados correspondentes a 84% da população residente nas bolsas territoriais), verifica-se uma diferença muito acentuada entre o perfil estatístico de Lisboa e o conjunto das bolsas territoriais consideradas. A incidência do Analfabetismo nas comunidades desfavorecidas consideradas (7,7%) é mais do dobro daquele que é registado para a cidade de Lisboa (3,4%).

No conjunto das bolsas territoriais consideradas cerca de 36% apenas possui o 1º ciclo de estudos completo e outro terço da população apenas completou o 2º e 3º ciclos de ensino (16,8% e 18,7% respetivamente). Outra grande diferença entre o grau de qualificação académica observado nestas comunidades desfavorecidas e aquele que corresponde à média da cidade de Lisboa, reside na percentagem de população que completou o ensino superior: registando 30,8% em Lisboa e apenas 8,5% nas Bolsas territoriais consideradas.

Quando se observa as diferenças de habilitações académicas da população residente nas diferentes bolsas territoriais, pode-se concluir que existe uma semelhança entre os valores registados isoladamente em cada uma das bolsas e a média referente ao total das comunidades desfavorecidas. A única diferença que apraz registar diz respeito à percentagem de residentes que completou o ensino superior nas bolsas “C - Vale de Alcântara” (15,7%) e “E - Bairro da Boavista (1,2%), face à média registada nestes territórios (que se situa nos 8,5%).

Ao nível do emprego, a percentagem de pessoas que se encontram desempregadas (obtida através da diferença de população em idade ativa e população empregada, Censos 2011) no conjunto das comunidades desfavorecidas em causa, regista uma diferença de 10 pontos percentuais face à média que é registada em 2011 na cidade de Lisboa. Nomeadamente para os territórios vulneráveis considerados esta percentagem é de cerca de 31,7% face à média da cidade de Lisboa – 21,6%. Entre as diferentes Bolsas territoriais, apenas a bolsa C “Vale de Alcântara” e a Bolsa E “Bairro da Boavista” saem fora da média para estes territórios, registando respetivamente 26,1% e 43,2%.

A estratégia proposta no âmbito do PAICD, assenta nos seguintes objetivos:

- Intervenção ao nível da Reabilitação Integral de Edifícios Municipais de Habitação Social e espaço público adjacente (reabilitação de 730 fogos e cerca de 22 mil m2 de espaço público);
- Requalificação e refuncionalização de equipamentos municipais de uso comunitário, tendo como principal função o suporte físico de desenvolvimento e implementação de ações imateriais junto da população residente nestas comunidades desfavorecidas de forma a intervir prioritariamente em 3 eixos: emprego, educação e inclusão social (reabilitação de 2100 m2 de equipamentos);
- Desenvolvimento e implementação de ações imateriais especificamente em três vetores: educação; emprego e inclusão social, tendo em conta a incidência nestas comunidades de elevadas taxas de desemprego e baixo nível de qualificação académica, já constatados no diagnóstico destes territórios.

A requalificação física de habitação (80% do Investimento previsto) e do espaço público permite e potencia naturalmente a melhoria das condições de vida das populações, de forma global e integrada com particular ênfase na questão da saúde e da promoção da autoestima. A requalificação de equipamentos para uso coletivo (15% do investimento previsto) serve também os mesmos propósitos, potenciando os

resultados esperados das ações imateriais desenhadas estrategicamente segundo uma lógica de intervenção integrada na comunidade, assumindo-se assim como suporte físico da realização destas mesmas ações.

A incidência do desemprego é fortemente mais acentuada nas comunidades desfavorecidas e junto de determinados grupos mais vulneráveis, contribuindo para aumentar a exclusão social e a pobreza. Este aumento de desemprego tem um forte impacto social comprovado pela elevada dependência nestes territórios de prestações sociais como por exemplo o “Rendimento Social de Inserção – RSI”. O aumento do emprego e o combate ao desemprego (longa duração e dos jovens), bem como a luta pela inclusão e o combate às desigualdades e discriminações constituem objetivos comuns a toda a União europeia que também são assumidos no Portugal 2020.

A intervenção prevista nas comunidades desfavorecidas está em linha com os objetivos estruturantes da Estratégia de Intervenção e Desenvolvimento Territorial para Área Metropolitana de Lisboa (EIDT-AML 2014-2020), nomeadamente:

- Objetivo Estruturante 5 - *“Assumir os imperativos da promoção da coesão territorial como procedimento implícito à estruturação das intervenções metropolitanas”;*
- Objetivo Estruturante 6 - *“Estruturação de uma rede regional de resposta ágil e flexível para a inclusão ativa”.* O Pacto para o Desenvolvimento e Coesão Territorial da área Metropolitana de Lisboa (PDCT-AML) traduz a importância da EIDT-AML e segue também as instruções do Programa Operacional Regional de Lisboa 2020 (PORL 2020).

O Pacto para o Desenvolvimento e Coesão Territorial da Área Metropolitana de Lisboa (PDCT-AML) traduz a importância do EIDT-AML e segue também as instruções do Programa Operacional Regional de Lisboa 2020 (PORL 2020). Os eixos estruturantes do Plano de Ação do PDCT-AML e que são extremamente relevantes na definição da estratégia de intervenção das comunidades desfavorecidas são o Eixo 2 – “Reforço da Coesão e Inclusão Social” e o Eixo 3 – “Promoção do Sucesso Educativo”.

Sendo assim a estratégia de intervenção prevista para as comunidades desfavorecidas assenta por sua vez na articulação de diversas ações no âmbito das seguintes Prioridades de Investimento:

- PI 9.1 - *“Inclusão ativa, com vista à promoção da igualdade de oportunidades e da participação ativa e a melhoria da empregabilidade”;*
- PI 10.1 - *“Redução e prevenção do abandono escolar precoce e promoção da igualdade de acesso a um ensino infantil, primário e secundário, de boa qualidade, incluindo percursos de aprendizagem formais, não formais e informais para a reintegração no ensino e na formação”;*

A requalificação de equipamentos para uso coletivo irá potenciar os resultados esperados das ações imateriais desenhadas estrategicamente segundo uma lógica de intervenção integrada na comunidade, assumindo-se assim como suporte físico da realização destas mesmas ações. Para tal é fundamental a existência de equipamentos âncora com primazia a respostas nos eixos das dependências, família, educação, emprego, exclusão social, interculturalidade e violência. Estes equipamentos podem e devem ser multifuncionais tendo por exemplo Espaços de Bairro ou Casas do Bairro (“Casas Comunitárias”), albergando e potenciando a Rede Emprega ou mesmo serem núcleo de apoio e host de associações locais.



Neste âmbito encontram-se previstos os seguintes investimentos distribuídos pelas seguintes bolsas territoriais:

- Bolsa A - Requalificação de equipamento municipal existente no Beato/Marvila e sua refuncionalização para Centro para a Empregabilidade “Pessoas Sem Abrigo” e Gabinete de Inserção Profissional; Requalificação do Centro de Alojamento de Pessoas Sem Abrigo – Beato/Marvila;
- Bolsa B – Requalificação da “Casa Cultura da Ameixoeira”;
- Bolsa F – Refuncionalização de equipamento existente para a criação do “Espaço LX Jovem” e “Casa da Cidadania – Casa Comunitária”

Todas as ações propostas para a prossecução da estratégia definida, irão ser desenvolvidas nos equipamentos âncora das comunidades em causa e integradas na dinâmica associativa local, sendo para tal necessária a requalificação ou refuncionalização de equipamentos coletivos já existentes.

No âmbito da PI 9.1 e com o objetivo de aumentar o reconhecimento de competências pessoais, sociais e profissionais da população residente nestas comunidades de forma a potenciar a sua empregabilidade e o reforço de oportunidades para a sua integração socioprofissional e cultural, o município de Lisboa irá implementar:

- Bolsa de serviços especializados que terá associado a criação de uma feira de emprego e a implementação de programas de colocação profissional;
- Programas de formação técnica a desempregados – Qualificação Profissional.

Em linha com os objetivos da prioridade de investimento PI 9.1, no que diz respeito ao reforço das abordagens locais integradas de apoio ao desenvolvimento social assente em parecerias locais e à promoção de iniciativas para a inovação e experimentação social que facilitem a dinamização de estratégias de inclusão ativa, irão ser desenvolvidas nas casas comunitárias as seguintes ações:

- Criação de um espaço de incubadora de empresas e coworking com serviço de apoio contabilístico e jurídico associado;
- Loja social com produção de produtos reciclados para venda;
- Programas de contratação de desempregados para arranjo de espaço público em parceria com as juntas de freguesia em causa;
- Programas de alfabetização e Português para todos, destinado à população imigrante e à população residente analfabeta.

Para a bolsa territorial do Vale de Alcântara, também existe um Contrato Local de Desenvolvimento Social CLDS 2015-2018 (CLDS 3G – Vale de Alcântara, dinamizado pela associação K’Cidade), que tem como principal objetivo a promoção da qualidade de vida dos residentes mais vulneráveis a situações de exclusão social através do reforço das condições de empregabilidade e resiliência comunitária. Este CLDS terá cerca de 5 ações (total de 10 atividades – 206.158,2€) no eixo do “Emprego e Qualificação”; 3 ações (total de 5 atividades – 130.822,0€) no eixo “Apoio Famílias” e 2 ações (total de 5 atividades – 113.019,8€) no eixo “Capacitação Sociedade Civil”, totalizando 450.000,00€ para o período 2015-2018.



A existência de diversos projetos desenvolvidos no âmbito do “Programa Escolhas” em toda a cidade de Lisboa (12 no total), concentrando-se a maioria nas bolsas territoriais consideradas (9) traduz a pertinência de atuação junto das comunidades concentrando-se a maioria nas bolsas territoriais consideradas (9) traduz a pertinência de atuação junto das comunidades desfavorecidas em Lisboa desfavorecidas em Lisboa. Nas bolsas territoriais consideradas existem cerca de 9 projetos do “Programa Escolhas 5ª Geração”, sendo que três destes são desenvolvidos e implementados em parceria com o município de Lisboa e a área territorial de incidência também coincide com três bolsas territoriais (“Espaço Jovem da Quinta do Lavrado - LX-007/L/E5G” na Bolsa “A - Zona Oriental”; “ReTrocas - LX-048/L/E5G” na Bolsa “E - Bairro da Boavista” e “Campolide@Decide - LX-051/L/E5G” na Bolsa “C - Vale de Alcântara”).

No que diz respeito à PI 9.3, a ação que o município irá implementar visa reforçar a capacidade de resposta ao nível da proteção de vítimas de violência doméstica e irá consubstanciar-se num programa de apoio a vítimas de violência doméstica.

No sentido de aumentar a oferta de serviços e respostas sociais e de saúde de pessoas idosas e suas famílias bem como a crianças e jovens, em conformidade com os objetivos da Prioridade de Investimento PI 9.4, o município pretende implementar:

- Uma rede de apoio domiciliário a idosos, apoiada pela integração de desempregados (cuidadores de proximidade);
- Serviços básicos de saúde ao nível local.

De acordo com o objetivo plasmado na PI 10.1, nomeadamente no que diz respeito à redução e prevenção do abandono escolar, o município de Lisboa irá implementar programas de apoio escolar destinados a jovens em idade escolar obrigatória residentes nas comunidades desfavorecidas de forma a promover a diminuição da taxa de abandono escolar e contribuir para a melhoria do sucesso educativo.

Encontra-se também neste momento em fase de negociação a candidatura de DLBC existente na cidade de Lisboa (Candidatura “Rede DLBC Lisboa” - promovida pela associação “Rede DLBC Lisboa - Associação para o Desenvolvimento Local de Base Comunitária de Lisboa”), em que o investimento previsto para as Prioridades de Investimento PI 9.6 - “Estratégias para o desenvolvimento local de base comunitária” e PI 9.10 - “Investimentos no contexto de estratégias de desenvolvimento local de base comunitária” que totalizam 14 milhões de euros (PI 9.6: 8M€ + PI 9.10: 6M€). As ações da PI 9.6 e 9.10 que se complementam com os investimentos da PI 9.8 da presente candidatura, totalizam 11.251.048,0€.

A totalidade das ações previstas, que têm como promotor o município, para a implementação da estratégia definida, sendo no presente momento apenas asseguradas por fundos próprios do município, totalizam cerca de 6.450.531,00.€

Por outro lado, a estratégia de intervenção nas comunidades desfavorecidas definida é complementar a instrumentos, planos e outras deliberações de câmara já existentes, que vinculam o município a prossecução de diversos compromissos que estão em linha com os principais objetivos e metas que se pretende alcançar, garantindo assim a sua integração e coerência. Para além da presença do “Programa Escolhas”; de um CLDS (Vale de Alcântara); de DLBC em Lisboa; da Carta BIP/ZIP se encontrar integrada no Plano Diretor Municipal; o facto de estar em vigor o Plano de Desenvolvimento Social para o município

de Lisboa e a existência de um Contrato Programa com a empresa municipal GEBALIS para intervenção no edificado municipal no período 2015-2017, são diversos exemplos dessa integração e complementaridade, que reforçam a coerência da estratégia em causa e a garantem a prossecução das suas metas relativas ao investimento material proposto no PAICD (PI 9.8).

## 4. PROGRAMA DE AÇÃO

### 4.1. IDENTIFICAÇÃO DAS PRIORIDADES DE INVESTIMENTO A MOBILIZAR

Face ao diagnóstico produzido, o PEDU desenhado para Lisboa, implica a mobilização das três prioridades de investimento: PI 4.5 (PMUS), PI 6.5 (PARU) e PI 9.8 (PAICD). O total de investimento a mobilizar cifra-se nos 17.285.486,00€ com uma alocação total de fundos na ordem dos 8.075.410,00€, assim distribuídos:

- 7.700.000,00€ de investimento e 3.727.112,00€ de montante fundo na PI 4.5;
- 3.245.000,00€ de investimento e 1.615.082,00€ de montante fundo na PI 6.5;
- 6.340.486,00€ de investimento e 2.733.216,00€ de montante fundo na PI 9.8.

Ainda a nível de investimentos, importa referir que a mobilização da PI 9.8 articula-se com intervenções no âmbito das PI 9.1, PI 9.3, PI 9.4, PI 9.6, PI 9.10 e PI 10.1 que totalizam 14.077.348€.

O PMUS está alinhado com a estratégia que Lisboa tem definido e assumido ao longo dos últimos anos, concretizado numa série de políticas, instrumentos e projetos que apontam à regeneração da sua malha urbana, à redução da elevada dependência energética dos combustíveis fósseis, dos impactos ambientais que a utilização destes incorporam e da sua inerente contribuição para as emissões de gases com efeitos de estufa e para as alterações climáticas. Estas preocupações são hoje centrais em todas as políticas definidas pela cidade, que tem assumido compromissos e definido ações que permitam aperfeiçoar o seu ordenamento territorial e aumentar permanentemente os níveis de sustentabilidade e resiliência da cidade.

De facto, a cidade está apostada em promover uma alteração na repartição modal que visa racionalizar a utilização do automóvel e aumentar as deslocações a pé, de bicicleta e de transportes públicos, reduzindo consumos e emissões, humanizando a cidade e aumentando a qualidade de vida dos que nela vivem, trabalham, estudam ou a visitam.

O PMUS concorre assim para a concretização da estratégia de mobilidade e transportes de Lisboa, que assenta na concretização de uma série de medidas coerentes que, no seu conjunto, permitirão atingir uma repartição modal mais equilibrada.

A primeira dessas medidas, que para Lisboa tem prioridade no investimento a mobilizar no âmbito do PORL 2020|PI 4.5, é a criação de uma extensa série de percursos cicláveis de carácter urbano, realizados à custa de áreas atualmente rodoviárias, que, integrados na rede ciclável estruturante em fase final de planeamento, deem resposta à procura crescente deste tipo de infraestrutura e permitam que a bicicleta se assumira como real alternativa ao automóvel.

Outras medidas complementares incluem: a melhoria dos percursos pedonais inclusivos em eixos estruturantes como a Av. da República ou a Av. Fontes Pereira de Melo; a criação de meios mecânicos nas colinas que permitam às populações locais efetuar deslocações a pé sem necessidade de utilização do automóvel; uma rede de interfaces de transportes públicos com acessibilidades inclusivas que permita a toda a população e visitantes a sua plena utilização; a criação de mecanismos/aplicações de informação

em tempo real sobre o sistema de transportes que permita uma utilização mais eficiente do mesmo; uma bilhética ainda mais integrada, que permita maior liberdade de mobilidade na cidade.

O PARU incide na Frente Ribeirinha e Centro Histórico (Baixa Pombalina, Colina de Santana e Eixo da Av. Almirante Reis), dando continuidade ao programa de regeneração urbana desta área que beneficiou de ações no âmbito do quadro comunitário anterior - intervenção de requalificação da Ribeira das Naus (Frente Ribeirinha) e regeneração do Bairro da Mouraria (Centro Histórico) - e que tem enquadramento em planos ou instrumentos específicos de programação: PP de Salvaguarda da Baixa Pombalina (PPSBP) e PAT da Colina de Santana. A ação a submeter a candidatura enquadrada pelo PARU é a requalificação de espaço público do Cais do Sodré/Largo do Corpo Santo, constituindo-se as restantes como intervenções complementares.

Na Frente Ribeirinha pretende-se assim recuperar a ancestral relação Cidade/Tejo, quebrada desde os finais do Século XIX e dar continuidade à dinâmica de regeneração urbana iniciada pela requalificação da Praça do Comércio e Av. Ribeira das Naus (apoiada pelo QREN), afirmando esta área enquanto centralidade turística.

No Centro Histórico perspetiva-se a concretização do PPS da Baixa Pombalina e a regeneração de dois territórios contíguos que apresentam históricas assimetrias de desenvolvimento e problemas de coesão socioterritorial com o restante tecido urbano central da Cidade: a Colina de Santana e o Eixo Urbano da Av. Almirante Reis.

Sobre estes territórios, paralelamente à promoção da qualidade ambiental, urbanística e paisagística, em continuidade com a regeneração da Mouraria (apoiada pelo QREN), pretende-se promover o reequilíbrio sociourbanístico e socioeconómico, invertendo dinâmicas de despovoamento e de esvaziamento de funções centrais e induzindo a fixação de novos habitantes e de novas atividades económicas.

O PAICD abrange as comunidades desfavorecidas que são efetivamente as que, dos Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária (BIP/ZIP), identificados em Lisboa, registam piores resultados ao nível do desemprego, baixo nível de instrução, abandono escolar e ambiente degradado. A população residente em territórios vulneráveis identificados como BIP/ZIP, representa 35% da população da cidade e os territórios PAICD totalizam cerca de 75,5 mil residentes, representando cerca de 50% da população que reside na totalidade dos BIP/ZIP.

A estratégia de intervenção do PAICD incidirá em três vetores: educação, emprego e inclusão social. Esta estratégia está em linha com os eixos 2 e 3 do Plano de Ação do PDCT-AML e assenta na implementação articulada de diversas ações no âmbito das PI 9.1, PI 9.3, PI 9.4 e PI 10.1, segundo uma lógica de intervenção comunitária integrada. Considerando que a reabilitação física da habitação e do espaço público permite e potencia naturalmente a melhoria das condições de vida das populações de forma global e integrada, essa reabilitação será enquadrada na PI 9.8. A reabilitação de equipamentos para uso coletivo para além de servir os mesmos propósitos, será o centro de suporte físico da maior parte das ações imateriais, funcionando como equipamento âncora da comunidade, a “Casa Comunitária”.

Em síntese, com o PEDU e com a execução dos 3 Planos de Ação que o integram e que suportam cada uma das PI a mobilizar, concorre-se para a concretização da nova visão estratégica de Lisboa, que teve a sua génese na Carta Estratégica de Lisboa e que se traduz nos 7 grandes objetivos consagrados no PDM:

atrair mais habitantes; captar mais empresas e emprego; impulsionar a reabilitação urbana; qualificar espaço público; devolver frente ribeirinha às pessoas; promover a mobilidade sustentável; incentivar a eficiência ambiental. A estes objetivos acresce a necessidade de promover a coesão socioterritorial de áreas centrais e periféricas desfavorecidas.

#### 4.2. INVESTIMENTOS, AÇÕES E METAS

PI a mobilizar	Fundo	Eixo/Medida do Programa Ação do Pacto	Indicador de realização			Indicador de resultado			Proposta de Dotação Fundo a Contratualizar
			Indicador	Meta 2018	Meta 2023	Indicador	Meta 2018	Meta 2023	
09.08	FEDER	EIXO 3 - Melhor Cidade	Habitações reabilitadas em áreas urbanas	686,00	0,00	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção	0,00	2,00	2 062 973,00 €
09.08	FEDER	EIXO 3 - Melhor Cidade	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas	5 857,00	15 994,00	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção	0,00	2,00	160 243,00 €
09.08	FEDER	EIXO 3 - Melhor Cidade	Edifícios públicos ou comerciais construídos ou renovados em áreas urbanas	300,00	1 800,00	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção	0,00	2,00	510 000,00 €
06.05	FEDER	EIXO 3 - Melhor Cidade	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas	0,00	17 500,00	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção	0,00	3,00	1 615 082,00 €
04.05	FEDER	EIXO 3 - Melhor Cidade	Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono	4,00	20,00	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa	520 572,00	478 076,00	3 727 112,00 €

**PI 04.05.** – A promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação;

**PI 06.05** – A adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído;

**PI 09.08** - A concessão de apoio à regeneração física, económica e social das comunidades desfavorecidas em zonas urbanas e rurais.

#### Total da Proposta de Contratualização por Fundo

Fundo	Valor
FEDER	8 075 410,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>8 075 410,00 €</b>

### 4.3. REALIZAÇÃO

O PEDU de Lisboa prevê a mobilização das 3 PI (4.5, 6.5 e 9.8) que, no seu conjunto, correspondem à concretização de ações que concorrem para o desenvolvimento sustentável da Região e, subsidiariamente, para o desenvolvimento urbano sustentável da Cidade.

A monitorização do PEDU obedece ao referencial de indicadores plasmados para cada uma das PI incluídas no PO Lisboa, a compilar num sistema de indicadores de realização e de satisfação a consertar a nível regional, em função das intervenções que efetivamente venham a merecer financiamento, em obediência à uniformização necessária para a monitorização do PO.

A monitorização das ações previstas no PEDU obedece ao princípio da transparência, pelo que deve ser divulgada ao público em geral através da página do Município na Internet, de forma contínua e atualizada, e acompanha os relatórios de progresso de cada fase de execução e o relatório final.

Caso a totalidade das ações apresentadas no PEDU de Lisboa venha a merecer financiamento, consideramos os seguintes indicadores de realização:

- 20Km de vias dedicadas às mobilidades suaves;
- 26.677m<sup>2</sup> de espaço público reabilitado;
- 730 fogos reabilitados em zonas com comunidades desfavorecidas;
- 21 800m<sup>2</sup> de espaço público criado ou reabilitado em zonas com comunidades desfavorecidas.

No que se refere a indicadores de resultados, prevê-se a medição de emissões e a realização de inquéritos à população alvo, de acordo com a uniformização que vier a ser estabelecida a nível regional, para monitorização do PO. A nível local adotou-se como meta para 2023:

- Emitir 478 076 Ton/CO<sub>2</sub> (reduzir 53 120 Ton/CO<sub>2</sub>) – valores indicados pela NUT II, que será ajustado em sede de PMUS;
- Verificar o nível 3 do grau de satisfação dos residentes na área intervencionada no âmbito do PARU;
- Subir dois níveis do grau de satisfação da população residente em zonas com comunidades desfavorecidas a intervir.

As ações previstas no PEDU são interdependentes para a concretização dos três eixos estratégicos definidos: atrair mais habitantes (ações integradas na PI 6.5), captar mais empresas e empregos (ações integradas na PI 6.5), e melhor Cidade (ações integradas nas PI 4.5, 6.5 e 9.8).

Igualmente, o conjunto das ações propostas no PEDU apresentam um quadro de interdependência para a concretização a nível local dos fatores críticos de sucesso selecionados na Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial da Área Metropolitana de Lisboa: para o **crescimento inteligente** concorrem ações a financiar através da PI 6.5; para o **crescimento sustentável** concorrem ações a financiar através das PI 4.5 e 6.5; e para o **crescimento inclusivo** concorrem ações a financiar através das PI 6.5 e 9.8.

## 5. MODELO DE GOVERNAÇÃO

### 5.1. MODELO DE GESTÃO E ORGANIZAÇÃO

As abordagens integradas de desenvolvimento urbano sustentável apenas podem ser implementadas se existirem, por um lado, visão e objetivos claros e, por outro, mobilização e ação concertadas do conjunto dos protagonistas a envolver. A natureza muitas vezes contraditória dos desafios e dos objetivos exige estratégias de diálogo que devem encontrar no modelo de governança a plataforma indicada para a sua compatibilização. Trata-se de assumir, também ao nível do modelo de governança, o caráter integrado que se atribui aos objetivos de desenvolvimento urbano e compreender que através destas plataformas de diálogo é possível compatibilizar objetivos e transformar potenciais conflitos em soluções que acrescentem valor e inovação ao desenvolvimento da Cidade.

Neste sentido, o modelo de gestão e organização do PEDU possui um carácter determinante na concretização da estratégia de desenvolvimento urbano, aspeto que é claramente assumido na estratégia “Cidades Sustentáveis 2020”, recentemente adotada a nível nacional, onde o pilar da governança estratégica e o princípio do envolvimento ativo são considerados essenciais salientando que “as estratégias de desenvolvimento urbano são construídas com o envolvimento e participação ativa de um quadro representativo de agentes urbanos e dos cidadãos que garanta a apropriação, responsabilização e compromissos de todos os parceiros, focando essas mesmas estratégias na obtenção de resultados”.

A orientação para resultados, referida na generalidade dos documentos de programação do Portugal 2020, é também referenciada de forma explícita na estratégia “Cidades Sustentáveis 2020” ao assumir que se torna essencial desenvolver ferramentas úteis para a “implementação, acompanhamento e monitorização, complementando com uma eficaz e construtiva disseminação de boas práticas”. No âmbito dos PEDU, este aspeto ganha um papel determinante na medida em que, pela primeira vez, o indicador de resultado relacionado com duas das três PI a mobilizar (PI 6.5 e PI 9.8) é determinado através da medição do “aumento do grau de satisfação dos residentes que habitam áreas abrangidas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano”, o que pressupõe níveis significativos de envolvimento e informação dos atores envolvidos.

A natureza e os objetivos do PEDU desafiam, deste modo, todo o conjunto de atores com interesses no desenvolvimento urbano exigindo um modelo de governança que combine estruturas de governança formais com estruturas informais e flexíveis em função das características e escala dos desafios colocados e que acrescente eficácia e eficiência às intervenções.

O modelo organizacional adotado assume os princípios acima explicitados promovendo uma articulação institucional, operacional e relacional eficaz permitindo assegurar a coordenação das operações, a garantia de implementação da estratégia e visão definida, o rigor do processo de decisão e de gestão das intervenções e a obtenção de níveis elevados de eficácia, nomeadamente o alcançar das metas definidas e de eficiência, com particular incidência na redução dos tempos necessários para a concretização das operações.

O modelo de governança deste PEDU encontra-se assim pensado e articulado com a estrutura e regime jurídico das autarquias locais e com a legislação sobre o planeamento das operações de reabilitação urbana, com funções de direção e gestão da intervenção, assumido diretamente pelo município, enquanto

autoridade urbana (AU) conforme definido no PO Regional e enquanto entidade gestora de áreas de reabilitação urbana como previsto na respetiva legislação específica.

No exercício das funções de direção a AU constituirá uma Estrutura de Apoio Técnico (EAT) que terá por objetivo apoiar e desenvolver as funções de natureza técnica decorrentes da execução do PEDU, nomeadamente funções de promoção e divulgação, e de dinamização e coordenação da parceria local – visando garantir a eficácia das intervenções e o seu carácter integrado –, de análise e seleção das operações e de acompanhamento da implementação das operações apoiadas – visando garantir a eficiência da implementação do Plano. A estruturação desta EAT deverá garantir a segregação de funções entre a AU e o Município enquanto promotor de operações de RU e entre a seleção de candidaturas e o acompanhamento das operações.

A composição da EAT deverá ser estabelecida definitivamente pela AU na fase de negociação PEDU e tendo em consideração a tipologia de operações que o venham a integrar. A competência deste órgão é apresentada de forma detalhada no ponto “Envolvimento e responsabilidades dos parceiros”.

## 5.2. MECANISMOS DE ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO

A prossecução das diretrizes definidas no quadro do PEDU apresentado na presente candidatura, e a garantia de concretização dos objetivos e metas de desenvolvimento previstos implica, por um lado, um compromisso efetivo entre os atores com responsabilidade na condução das operações previstas no PEDU e, por outro, a monitorização regular das diversas componentes condicionantes do sucesso da estratégia de desenvolvimento definida para o território.

O sistema de acompanhamento, monitorização e avaliação (SAMA) do PEDU é, neste contexto, assumido pelo Município como elemento central no âmbito desta estratégia de intervenção, assumindo-se como fundamental para prosseguir os princípios subjacentes ao modelo de governação, em particular o da orientação para os resultados, o da transparência e prestação de contas e o da racionalidade económica.

O SAMA opera em dois níveis de acompanhamento – o das operações e o do Plano como um todo - e atua ao longo de todo o ciclo de vida das intervenções de RU (divulgação, candidaturas, execução, encerramento e avaliação).

O acompanhamento das operações sustenta-se num sistema de gestão e controlo adequado ao âmbito das competências delegadas e que respeita o modelo adotado pela AG do PO e, bem assim, a regulamentação nacional e comunitária aplicável. Os procedimentos a adotar na análise de candidaturas, na verificação do grau de execução das operações e da realização efetiva das componentes previstas, na monitorização das realizações e resultados, no controlo e deteção de irregularidades e no encerramento das operações devem ser reunidos num manual de procedimentos que deverá ainda estabelecer a forma de articulação entre a AU e a AG e outras entidades do modelo de governação do Portugal 2020, com destaque, neste domínio, para as entidades de certificação e de auditoria. Neste âmbito releve-se também o acompanhamento dos promotores (incluindo os com projetos apoiados através de IF) no sentido de informar e de auxiliar na resolução de constrangimentos à execução das operações.



O acompanhamento e monitorização ao nível do PEDU é por natureza bastante abrangente e complexo, dado o carácter integrado das intervenções a efetuar e a diversidade de atores a mobilizar. No âmbito do acompanhamento destaca-se, em consonância com o princípio da subsidiariedade, a importância da atuação da AU, em articulação com os parceiros locais, no que respeita à indução da procura nos territórios a intervir (informando, juntando potenciais promotores e/ou seus representantes e prestando especial atenção aos atores normalmente menos informados, como os proprietários ou os comerciantes), à articulação das intervenções no território (a procura de eficiência coletiva na concretização simultânea das ações no mesmo território, ao nível estratégico e operacional, e a informação e mobilização dos moradores e visitantes em torno dos objetivos finais do PEDU) e à divulgação dos resultados e boas práticas obtidos ao longo do processo.

A monitorização do PEDU será efetuada em termos qualitativos, através do acompanhamento acima referido, e em termos quantitativos, através de um conjunto de indicadores que permitirão monitorizar a implementação do Plano de forma regular, seja ao nível das realizações e resultados, ao nível da execução física e financeira das operações apoiadas e do plano de comunicação ou ao nível do contexto em que se desenvolvem as ações. Este sistema de indicadores permitirá monitorizar a execução do PEDU e adotar medidas de ajustamento face a eventuais desvios, e suportará a elaboração dos relatórios de execução e de outra informação sistematizada para reporte à AG e para divulgação pública. A recolha de informação que alimenta o sistema de indicadores será efetuada junto dos promotores das operações apoiadas, dos residentes (indicadores de resultado aplicáveis) e das entidades que acompanham a execução dos IF (IFRRU, AG).

O sistema de monitorização permitirá ainda suportar a realização de avaliações externas à execução dos PEDU e do PO financiador, bem como de autoavaliações periódicas do presente Plano, visando, de forma participativa, analisar os seus resultados e adotar medidas corretivas.

O SAMA deste PEDU será assim ancorado num conjunto de instrumentos que regulam a sua operacionalização, destacando-se:

- o manual de procedimentos (explicitando o modelo de operacionalização do SAMA, a articulação entre atores, os procedimentos de análise de candidaturas e de acompanhamento e controlo das operações, os mecanismos de reporte e o sistema de informação de suporte);
- o sistema de indicadores, de contexto, realização e resultados, em articulação com os indicadores definidos nos documentos de programação;
- o sistema de informação (que suporta o registo individual das operações, o sistema de indicadores e o sistema de monitorização em termos globais, devendo ser robusto e fiável, permitir a simplificação e desmaterialização dos processos e encontrar-se articulado com o da AG do PO);
- o Plano de Comunicação e Divulgação (PCD).

O PCD merece destaque por se revelar um instrumento fundamental de promoção da eficácia do PEDU, dando visibilidade à parceria, à estratégia e aos investimentos, e contribuindo para o reforço da parceria, para a mobilização dos residentes e demais protagonistas do processo, para a promoção da identidade histórico - cultural, económico - institucional e social da Cidade e para o reforço da visão estratégica integrada de desenvolvimento da Cidade.

O PCD deverá identificar os objetivos e grupos alvo, a estratégia e conteúdo das medidas de informação e divulgação a implementar (ações e meios), o orçamento indicativo para a implementação do Plano, e diretrizes sobre como as medidas de informação e divulgação serão avaliadas em termos de visibilidade, sensibilização e alcance. Sem prejuízo da posterior estruturação do PC, as ações a implementar devem acompanhar o ciclo de implementação do PEDU - concentrando-se, sequencialmente, na divulgação dos objetivos e fases de implementação, na informação sobre os apoios, na articulação entre atores e na divulgação de resultados e boas práticas -, envolver os residentes, os atores institucionais às diversas escalas e a comunicação social e prever, nomeadamente, a criação de um site sobre o PEDU com características de plataforma colaborativa (permitindo a participação pública), a elaboração de um guia do beneficiário, a divulgação de newsletters no site e para um conjunto de mails direcionados envolvendo os promotores e potenciais promotores de operações nas áreas de intervenção estabelecidas.

### 5.3. ENVOLVIMENTO E RESPONSABILIDADE DOS PARCEIROS

O envolvimento dos parceiros e de outros atores que facilitam a concretização dos objetivos assumidos no PEDU é assegurado, ao nível estratégico, através do CLDU. A sua composição será estabelecida pela AU na fase de negociação do PEDU e em função das tipologias de operações que venham a integrar o mesmo, prevendo-se que integre, no essencial, representantes de entidades privadas (como associações de moradores, associações empresariais, associações de desenvolvimento regional/local e entidades que atuam na esfera social, da educação, e da cultura) representantes de entidades que atuam na esfera pública (CCDR, AML, entidade regional de turismo, organismos desconcentrados da administração pública com relevância e intervenção na implementação do PEDU), para além das entidades incluídas como copromotores nesta candidatura.

À AU, no âmbito do PEDU e em consonância com as normas legais e regulamentares aplicáveis, compete:

- Coordenar a implementação do PEDU e propor alterações no âmbito do mesmo;
- Articular com as entidades nacionais e regionais responsáveis pela política de regeneração e revitalização urbana e pelos FEEL;
- Aferir a conformidade das operações com o PEDU (incluindo as operações a apoiar através de IF);
- Selecionar as candidaturas apresentadas, verificando as condições de elegibilidade das operações e aplicando os critérios de seleção aprovados (exceto operações apoiadas através de IF);
- Acompanhar verificar e monitorizar a implementação do PEDU;
- Controlar o cumprimento das responsabilidades dos diversos promotores de operações envolvidos no PEDU;
- Aprovar o PCD do PEDU;
- Responder como interlocutor único e em conformidade com os outros parceiros aos pedidos de informação ou modificação que possa requerer a AG;
- Velar pelo cumprimento da programação física, financeira e temporal do Programa de Ação em conformidade com as condições de aprovação, assegurando o cumprimento dos objetivos pretendidos;

A EAT constitui uma unidade de apoio técnico à AU, cabendo-lhe especialmente:

- Informar e esclarecer os promotores (e potenciais promotores) sobre o PEDU e as regras aplicáveis aos apoios no âmbito do PEDU;
- Aferir a conformidade das operações com o PEDU (incluindo as operações a apoiar através de IF);
- Verificar e emitir parecer sobre a elegibilidade e mérito das candidaturas, nos termos da legislação específica aplicável e com base nos critérios de seleção aprovados;
- Acompanhar a implementação das operações (com destaque para a análise da elegibilidade das despesas, a conformidade das operações com o aprovado e com a regulamentação nacional e comunitária, o acompanhamento da calendarização das operações e a facilitação na articulação entre atores com intervenção na implementação da operação);
- Assegurar a execução e cumprimento dos mecanismos de acompanhamento e avaliação;
- Manter atualizado o quadro de execução física e financeira do PEDU;
- Elaborar relatórios de execução periódicos;
- Colaborar nas ações de auditoria e controlo a desenvolver pelas entidades responsáveis;
- Executar o PCD;
- Garantir a articulação com o secretariado técnico da AG do PO nos aspetos de natureza operacional.

A EAT deverá ser constituída por técnicos qualificados para o desempenho das tarefas da sua responsabilidade garantindo capacidade de resposta e a segregação das funções de análise das candidaturas e de acompanhamento das operações.

Na constituição da equipa técnica a constituir poderá recorrer-se à afetação total ou parcial de técnicos do Município, garantindo sempre a segregação de funções.

Os elementos da EAT deverão receber formação adequada, em articulação com AG do PO, para desempenhar as suas tarefas.

A definição em concreto da composição da equipa técnica e dos peritos será também efetuada na fase de negociação e contratualização entre a AU e a AG do PO.

## 6. QUADRO DE INVESTIMENTOS

P.I.	DESIGNAÇÃO DO INVESTIMENTO	PROMOTOR NIF	PROMOTOR Nome	VALOR INVEST. TOTAL (€)	ANO INÍCIO	FREGUESIA	IMP (%)
04.05	Ligações Cicláveis	500 051 070	Município de Lisboa	7 454 224	2016	Alcântara	10
						Benfica	8
						Parque das Nações	22
						Belém	7
						Campolide	9
						Avenidas Novas	6
						São Domingo de Benfica	10
						Alvalade	7
						Carnide	8
Lumiar	13						
09.08	Reabilitação Integral de Edifícios Municipais de Habitação Social	500 051 070	Município de Lisboa	825 189,60	2015	Marvila	20
						Beato	20
						Penha de França	20
						Ajuda	20
						Carnide	20
09.08	Reabilitação de espaço público - requalificação de espaços vazios em parques urbanos, melhoria das acessibilidades e segurança	500 051 070	Município de Lisboa	106 828	2016	Beato	33
						Marvila	33
						Penha de França	33
09.08	Reabilitação e reconversão de equipamentos de utilização coletiva em equipamentos multifuncionais: "Casas da Cidadania - Casas Comunitárias"	500 051 070	Município de Lisboa	170 000	2016	Beato	17
						Marvila	17
						Penha de França	17
						Carnide	17
						Lumiar	17
						Santa Clara	17
06.05	Operação de Requalificação de Espaço Público - Cais do Sodré/Largo do Corpo Santo	503 311 332	EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, EM, SA	3 230 164	2015	Misericórdia	100

## **ANEXO**

### **IDENTIFICAÇÃO DAS PRIORIDADES DE INVESTIMENTO A MOBILIZAR** *(QUADRO SÍNTESE)*

**Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU)**  
**Identificação das Prioridades de Investimento a mobilizar (\*)**

PI	Fundo	Território	unid: euro			
			Investimento Total	Estimativa Investimento Público	Montante Fundo (***)	Montante Fundo A aloca a instrumento financeiro
4.5	FEDER	Município (**)	7.700.000,00 €	7.454.224,00 €	3.727.112,00 €	
6.5	FEDER	Centro Histórico e Frente Ribeirinha	3.245.000,00 €	3.230.164,00 €	1.615.082,00 €	6.000.000,00 €
9.8	FEDER	Bolsas Territoriais prioritárias: A - Zona Oriental, D-Ajuda e F-Bairro Padre Cruz e Territórios BIP/ZIP*	6.340.486,00 €	5.466.432,00 €	2.733.216,00 €	3.000.000,00 €
9.1	FSE	Município	2.181.300,00 €	2.181.300,00 €		
9.6	FSE	Município	6.981.817,00 €	6.981.817,00 €		
9.10	FEDER	Município	4.269.231,00 €	4.269.231,00 €		
10.1	FSE	Todas as Bolsas Territoriais PAICD	645.000,00 €	645.000,00 €		

(\*) - Corresponde à informação requerida na alínea C) do ponto 5.1 do aviso EIDT-2015-03

(\*\*) - A PI 4.5. abrange as seguintes Freguesias: Alcântara; Alvalade; Avenidas Novas; Belém; Benfica; Campolide; Carnide; Lumiar; Parque das Nações; S.Domingos de Benfica

(\*\*\*) - O montante do Fundo representa uma comparticipação de 50% do montante de Investimento a Fundo Perdido previsto na candidatura.

\* observ. PI 9.8 - A totalidade de territórios BIP/ZIP corresponde ao território PAICD a considerar nos investimentos que recorram à "Bolsa de Instrumento Financeiro"

\* observ. PI 6.5 - Os investimentos passíveis de recorrer à "Bolsa de Instrumento Financeiro" correspondem ao território PARU