

Comprovativo da Candidatura PEDU EIDT-99-2015-03-025

Caracterização do Promotor

Aviso

Código	Designação
EIDT-99-2015-03	Convite para a apresentação de candidaturas Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano - Fase de Reajuste dos PEDU

Programa Operacional

Estratégias Integradas de Desenvolvimento Territorial

Eixo Prioritário

Não aplicável

Objetivo Temático

Não aplicável

Prioridade de Investimento

Não aplicável

Tipologia de intervenção

Não aplicável

Plano Estratégico

Identificação do Promotor

NIF	Nome ou Designação Social	
505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	
Morada (Sede Social)		
LARGO 5 DE OUTUBRO 9		
Código Postal	Localidade	
2750-000	CASCAIS	
NUT III	NUT II	Concelho
Área Metropolitana de Lisboa	Área Metropolitana de Lisboa	Cascais
Telefone	E-mail	
214825000	dcof@cm-cascais.pt	

Telefax

214825030

URL<http://www.cm-cascais.pt>**Tipologia de Beneficiário**

Autarquias Locais

Identificação do Responsável Técnico da Operação**Nome Responsável**

Vitor Fernando Guerreiro da Silva

Telefone Responsável

+351 214 815 770

Cargo Responsável

Diretor de Departamento

Telemóvel Responsável

+351 912 345 788

Serviço/Departamento

Departamento de Planeamento e Participações

Email Responsável

vitor.silva@cm-cascais.pt

Email Alternativo

dpc@cm-cascais.pt

Experiência do Promotor**Experiência do Promotor na implementação de Planos / Estratégias**

[auto-avaliação da capacidade de implementação da contratualização âmbito do QREN, incluindo dos resultados alcançados]

O Município de Cascais possui uma vasta experiência no âmbito da gestão de projetos de fundos, quer nacionais, quer internacionais, quer comunitários.

Na última década, o Município teve a gestão de mais de 280 projetos aprovados por diferentes organismos e entidades nacionais e internacionais, num valor total de investimento superior a 200 milhões de euros, com um investimento elegível superior a 177 milhões de euros, ao que correspondeu uma comparticipação aprovada em mais de 92 milhões de euros.

No último quadro comunitário, QREN-2007-2013, o Município de Cascais, como promotor, apresentou aos vários Programas Operacionais, nomeadamente POVT, POPH, PRODER e PORLisboa, cerca de 55 candidaturas, tendo sido aprovados 45 projetos, com um investimento total de cerca de 32 milhões de euros e investimento elegível de mais de 22 milhões de euros, com uma comparticipação aprovada em cerca de 14 milhões de euros.

Relativamente a projetos no âmbito específico das Parcerias para a Regeneração Urbana – Política de cidades do PORLisboa, o Município de Cascais candidatou e teve aprovadas várias candidaturas que envolveram a requalificação de espaços em situação de regeneração urbana.

A execução destes projetos contribuiu para o sucesso da realização dos objetivos estipulados nos vários programas operacionais, nomeadamente no PORLisboa.

Em termos de reabilitação e realojamento destacamos também o PER – Projeto Especial de Realojamento, onde o Município teve um papel preponderante na gestão da mudança urbana e social.

O Programa Especial de Realojamento implementado no concelho de Cascais entre 1996 e 2007, foi entendido como um instrumento de desenvolvimento social urbano, e implementado de forma integrada com outros programas que contribuíram para promover a qualidade do ambiente urbano e promover a coesão social e territorial.

A sua implementação permitiu erradicar 127 núcleos de barracas (1361 barracas) existentes em Cascais, e realojar 2039 famílias (5371 indivíduos).

Ao nível da promoção da coesão social, a autarquia apostou em equipas de intervenção local, de grande proximidade relacional aos territórios e às comunidades locais e que nos territórios implementaram projetos de inclusão social e de animação territorial.

O PER foi implementado em 32 empreendimentos de pequena dimensão (média de 50 fogos), dispersos pelo concelho de Cascais, e integrados no tecido urbano. As estratégias de qualificação física dos territórios traduziram-se na implementação de operações de renovação urbana, ao abrigo do programa Intervenção Operacional de Renovação Urbana (IORU) que se refletiu na reabilitação dos espaços exteriores e na qualificação de equipamentos coletivos.

Copromotores Não Municipais

NIF	Designação	Prioridade Investimento
-----	------------	-------------------------

Caracterização do Plano

Identificação da área de intervenção do Plano

Concelho

Cascais

Síntese da análise e do diagnóstico da situação territorial

Situação atual do território

Localizado na sub-Região da Grande Lisboa e na Área Metropolitana de Lisboa (NUTS III), o município de Cascais estende-se por uma área total de 97,4 km², subdividida em 4 freguesias (Alcabideche, União de Freguesias de Carcavelos e Parede, União de Freguesias de Cascais e Estoril e São Domingos de Rana), onde residem 206479 indivíduos (INE, 2011).

O concelho é limitado a norte pelo concelho de Sintra, a sul e a ocidente pelo Oceano Atlântico e a oriente pelo concelho de Oeiras. Cascais goza de uma localização privilegiada, detendo importantes valores naturais e paisagísticos, não só devido à proximidade do mar, mas também à presença do Parque Natural Sintra Cascais.

O desenvolvimento populacional e económico de Cascais beneficiou bastante da proximidade a Lisboa,

enquanto grande centro económico, cultural e de serviços, conferindo ao território uma localização geoestratégica privilegiada. A situação geográfica única, aliada a um clima temperado, confere a Cascais uma atratividade excepcional enquanto destino de lazer e turístico, sendo Cascais e o Estoril há muito reconhecidas como excecionais estâncias de veraneio.

A construção da Linha de Cascais teve um grande impacto no território, constituindo-se como fundamental na urbanização de toda essa faixa costeira. Mais tarde, a EN6 (Estrada Marginal), estabeleceu uma primeira efetiva ligação rodoviária Lisboa/Cascais, contribuindo decisivamente para a consolidação urbana ao longo do seu traçado, principalmente a partir das localidades das estações ferroviárias. A construção recente do IC15 (A5) veio reforçar muito significativamente a acessibilidade, contribuindo para a estruturação da sua área mais interior e menos qualificada, atraindo a implantação de importantes núcleos de atividade terciária de nível superior, mas também dinamizando processos de urbanização em conflito com as capacidades da rede viária interna.

Cascais insere-se no 2º anel metropolitano, adjacente a Lisboa-Centro Metropolitano, formando com este um contínuo urbano suportado pelos 2 grandes eixos de transportes rodo e ferroviários que ligam Lisboa a Cascais e a Sintra. O "Eixo Algés – Cascais", eixo consolidado, de crescimento inicial ao longo da linha de caminho-de-ferro e da Estrada Marginal, cuja posição geográfica privilegiada determinou uma urbanização predominantemente de qualidade, em estreita relação com o aproveitamento das potencialidades do litoral e ligada a padrões de qualidade ambiental elevados. No território, a especificidade do crescimento urbano traduziu-se numa ocupação predominantemente de baixa densidade, face ao total da área ocupada, da tipologia em moradias. O eixo Cascais-Sintra, que se estende ao longo da zona litoral, que se vem afirmando como um espaço residencial-turístico com importância na estrutura metropolitana ao qual se vêm associando instalações de serviços e comércio de grande dimensão.

Em 2011, a população residente no concelho era de 206479 habitantes, o que representa um aumento de cerca de 21% relativamente a 2001 (170683 habitantes).

Os dados relativos à estrutura etária da população em 2011, evidenciava o peso significativo das faixas etárias com idade superior a 25 anos, em especial a faixa etária entre os 25 e os 64 anos (cerca de 115 mil habitantes) face às restantes.

O valor da Taxa de Desemprego (INE 2011) cifra-se nos 12%, tendo aumentado perto do dobro desde o anterior período censitário (6,9% em 2001).

O concelho apresenta uma taxa de analfabetismo permanentemente abaixo das médias regionais e nacionais, averbando 2,45% em 2011.

Relativamente à taxa de abandono escolar no concelho, regista-se um valor idêntico à média de Portugal continental (1,65%) em 2011.

Ao nível do número de empresas existentes no concelho, o setor terciário é claramente dominante (89%) face aos setores primário e secundário (1% e 10%, respetivamente).

O concelho registou no último período censitário um aumento significativo da população, o que demonstra o importante peso de Cascais nas dinâmicas socioeconómicas da região. O contínuo aumento populacional, deve-se essencialmente à migração massiva dos concelhos das sub-regiões localizadas no interior do País para os concelhos no litoral. Esta migração, tendo como principal destino Lisboa, não sendo absorvida na totalidade pela capital, desencadeou um processo de distribuição populacional pelos restantes concelhos da área da Grande Lisboa, entre os quais o concelho de Cascais.

Segundo o diagnóstico do Atlas de habitação de Cascais (2013), existem cerca de 41 bairros sociais com habitações de promoção municipal distribuídos pelas várias freguesias do concelho. Neste universo residem, de acordo com os mesmos dados, 6587 habitantes o que representa cerca de 3% da população total residente em Cascais. O número de residentes distribui-se por 2262 agregados familiares sendo, em média, compostos por 2,91 residentes.

As principais nacionalidades presentes nos fogos sociais de promoção municipal do concelho de Cascais são a Portuguesa, com 4308 residentes (cerca de 71%), a Guineense, com 994 residentes (cerca de 14%), a Cabo Verdiana, com 675 residentes (cerca 10%) e a Angolana, com 178 residentes (cerca de 3%). Importa referir que existe um número significativo de residentes, cerca de 2% (289 habitantes), cuja nacionalidade não é revelada.

O desenvolvimento da estrutura urbana de Cascais assenta no desenvolvimento dos núcleos históricos e tradicionais litorais, zona nobre e qualificada, e uma zona periférica, que surgiu no interior do concelho, onde se desenvolveu uma importante mancha residencial influenciada pelas dinâmicas pendulares com Lisboa. O concelho apoia-se nas vilas costeiras, desde Carcavelos até Cascais, formando em conjunto uma topologia urbanística em que a proximidade e a relação com o mar são um elemento comum. Estes locais começaram por ser o lugar eleito de segunda habitação, de destino turístico sazonal, onde se concentraram, principalmente nas vilas de Cascais e Estoril, alguns estabelecimentos hoteleiros junto das principais praias atlânticas e urbanas da Região de Lisboa. Atualmente apresentam uma realidade distinta, tendo-se

expandido numa dimensão territorial geradora das suas próprias periferias e conseqüentemente outras centralidades.

No interior do concelho desenvolveram-se aglomerados urbanos com características de zona periférica próxima da metrópole, com grandes degenerescências no seu crescimento. Neste contexto, foi sentido o incremento dos loteamentos e da construção clandestina, com o conseqüente comprometimento do uso dos solos, degradação do ambiente e da paisagem e com a perda frequente de valores naturais e culturais dignos de preservação.

Nas zonas periféricas do concelho, não foi possível conter este crescimento urbanístico, provocando um crescimento urbano pouco estruturado e em muitos casos de fraca qualidade construtiva. Assim, a imagem que prevalece é de um contínuo edificado interminável e labiríntico, que se foi desenvolvendo ao longo das décadas, sem referências, resultado de uma expansão urbana influenciada pelo centro principal da metrópole, “estruturado” por uma rede de mobilidade orgânica e intrincada, muitas vezes deficiente.

A construção da A5, veio estruturar, pelo interior, esta expansão urbana, essencialmente de cariz clandestino, que se verifica para além dos limites do concelho de Lisboa, desde os anos 60 do séc. XX. A implantação da A5 permitiu comprimir uma faixa urbana litoral a sul, já densamente ocupada, e fomentar o aparecimento a norte de um novo território de expansão urbana.

A estruturação do território no sentido sul/norte acontece ao longo de 3 corredores urbanizados (ancorados nos núcleos urbanos litorais - Cascais, Estoril e Carcavelos), ao longo da prévia rede de mobilidade, a partir de vias principais, secundárias e locais (que garantiam já o acesso automóvel praticamente a todo este território antes da formalização da rede supraconcelhia). O primeiro corredor, na zona poente, formaliza-se ao longo do eixo viário formado pela Av. de Sintra / Av. de Alcabideche, integrando os núcleos urbanos de Cascais, Alvide, Alcabideche e Alcoitão. O segundo, central, apoia-se nas estradas da Alapraia e das Corredouras, e alberga os núcleos do Estoril, Galiza e Caparide, o terceiro, na zona nascente, formaliza-se ao longo da EN 6-7 e no seu prolongamento pela EN 249-4 e abrange os aglomerados de Carcavelos, Rebelva, S. Domingos de Rana, Abóboda e Trajouce.

Apesar de contribuírem para a estruturação do contínuo urbano existente no território, estes 12 núcleos urbanos caracterizam-se por um grande deficit de urbanidade, possuindo problemas ao nível do espaço público, da mobilidade urbana suave, do edificado e da relação da população com estes territórios, tendo levado à criação de Áreas de Reabilitação Urbana (ARU).

Neste contexto, o município de Cascais propôs, no âmbito do PARU, a inclusão destes 12 territórios como as áreas prioritárias de intervenção, que se estendem por 535,9 ha, o que representa cerca de 5,5% do território concelhio.

Estatisticamente estas 12 ARU, em 2011, albergavam 24475 residentes, o que corresponde a 12% da população residente no concelho, tendo-se vindo a registar uma diminuição deste número na última década, altura em que se identificavam 26351 (15% da população total).

A estrutura etária desta população é envelhecida, onde apenas 18% da população residente se encontra abaixo da faixa etária dos 19 anos.

O parque edificado inserido nas 12 ARU é composto por 5544 edifícios clássicos, o que representa 13% do total de edifícios presentes no concelho. Mais de metade dos edifícios existentes foi construída antes da década de 80, sendo que entre os anos 60 e 80 foi constituído quase 40% do edificado existente nas ARU. Em relação ao número de alojamentos, registam-se nestas áreas 16507 alojamentos, o que representam cerca de 3 alojamentos por edifício. Deste total, cerca de 65% são alojamentos de residência habitual, 21% encontram-se arrendados e 16% são alojamentos vagos.

Para além das ARU, no quadro do reconhecimento das assimetrias sociais e territoriais e o seu mapeamento no concelho, a CMC identificou 6 áreas prioritárias de intervenção, associadas a comunidades desfavorecidas: Bairro da Torre/Cruz da Guia; Bairro de Madorna; Bairro da Galiza/Liberdade; Bairro Calouste Gulbenkian/Cruz Vermelha; Bairro das Faceiras; e Bairro Marechal Carmona.

Análise SWOT

Principais Oportunidades

Principais Ameaças

Atratividade residencial;
Projeção de imagem positiva do concelho de Cascais;
Dimensão marítima com potencial para o desenvolvimento de atividades económicas portadoras de valor;
Melhoria da rede de transportes públicos;
Aumento da oferta do ensino pré-escolar e melhoria dos equipamentos escolares;
Áreas industriais em declínio que podem ser requalificadas e direcionadas para novas utilizações.

Principais Pontos Fortes

Áreas de especial valor ecológico e de elevada qualidade paisagística e ambiental;
Bons acessos rodoviários, ferroviários e marítimos;
Destino turístico consolidado e internacionalmente reconhecido;
Elevada qualificação da população concelhia;
Taxas de natalidade superiores à média nacional;
Crescimento populacional superior à média nacional;
Rede de equipamentos e serviços com carácter inovador e diverso (culturais, de saúde, educativos, sociais, desportivos).

Desafios e Fatores Críticos de Sucesso

Tendência de aumento da monofuncionalidade habitacional;
Crescente utilização do Transporte Individual e queda do Transporte Coletivo;
Perda de identidade concelhia;
Prosseguimento de um crescimento urbano extensivo;
Vulnerabilidade da orla costeira à ocupação desordenada e a algumas intervenções humanas;
Forte pressão para alteração do uso de zonas ambientalmente preservadas;

Principais Pontos Fracos

Vias degradadas e com acessibilidade deficiente para o peão;
Desordenamento urbanístico e territorial, existência de zonas desqualificadas e de áreas urbanas de génese ilegal, e progressiva desertificação dos centros históricos;
Fracca capitação de espaços verdes públicos para recreio e lazer;
Modelo de mobilidade assente no modo rodoviário, especialmente em formas de utilização individual;

A estratégia de desenvolvimento urbano do concelho de Cascais assume os seguintes desafios que importa considerar nas intervenções a realizar nos núcleos urbanos em matéria de mobilidade sustentável, regeneração urbana e inclusão social de comunidades desfavorecidas:

- Consolidação de uma economia verde, assegurando a transição para um modelo de baixo carbono numa perspetiva de promoção da sustentabilidade urbana e de desenvolvimento de novos modelos de crescimento urbano e económico;
- Promoção de condições urbanas e ambientais que contribuam para a qualidade de vida e satisfação da população e para a fixação de população e atividades económicas;
- Reforço da atividade económica através do incentivo a uma economia de proximidade;
- Promoção de uma sociedade inclusiva capaz de integrar diferentes grupos especiais, em especial os mais desfavorecidos e com maior dificuldade de acesso a bens e serviços essenciais.

Para superar estes desafios, é necessário dar resposta a um conjunto de fatores críticos que condicionam o sucesso da intervenção, designadamente:

- A adaptabilidade e apropriação local de uma estratégia de mobilidade urbana sustentável definido à escala intermunicipal;
- A capacidade para inverter a tendência para a utilização massiva do transporte individual, bem como para aumentar o número de deslocações em modos suaves, inclusivamente nas deslocações de proximidade;
- A capacidade de produzir efeitos ao nível da qualificação urbanística, ambiental e patrimonial do espaço a intervir, mas também (e sobretudo) de promover as condições que permitam estimular o desenvolvimento económico e a coesão social neste território;
- A articulação física e funcional dos diferentes núcleos urbanos de Cascais enquanto fator essencial para a coesão do concelho, e para a sua consolidação e desenvolvimento sustentável;
- A competência para os espaços qualificados atuarem como veículos de inclusão e mote para a promoção de ações focadas nas necessidades da comunidade e na sua capacitação ativa;
- A clareza e adaptação à realidade local do IFRRU - Instrumento Financeiro de Reabilitação e Revitalização Urbana;
- A capacidade de mobilização dos privados para a reabilitação do seu património através do IFRRU;
- O envolvimento da comunidade e das entidades responsáveis pela dinamização de funções urbanas estruturantes (comércio, serviços, equipamentos, etc.);
- O sucesso das ações de sensibilização e mobilização da comunidade para novos hábitos de deslocação e capacitação para a mudança.

A estratégia de intervenção definida para o PEDU de Cascais, através de um conjunto de medidas de atuação, responde aos desafios detetados para o território e às condições críticas de sucesso identificadas para o seu desenvolvimento urbano.

Estratégia

Objetivos e definição da estratégia

Cascais assume um papel destacado no processo de espacialização funcional da AML, através das dinâmicas territoriais associadas ao eixo Cascais-Oeiras e ao eixo Cascais-Sintra, cuja densificação e expansão têm contribuído para uma diminuição da fragmentação do território provocada pela estrutura da rede rodoviária da AML.

Estas dinâmicas, potenciaram, na zona interior do concelho e nas áreas periféricas aos principais núcleos urbanos e nos seus espaços intersticiais, um desenvolvimento urbanístico de características de zona periférica próxima da capital, contribuindo para um acentuado declínio urbano e fortes processos de degradação.

As acessibilidades ao núcleo central da AML têm sido asseguradas através do sistema ferroviário suburbano e através do sistema rodoviário nacional. Face ao crescente peso demográfico e extensão das áreas urbanas do concelho, torna-se imperioso assegurar uma oferta de transporte coletivo que não seja sobretudo dependente das ligações regionais centradas no território.

Importa reforçar e consolidar o papel do concelho de Cascais na região da AML, alicerçada na reabilitação urbana e nas articulações dos seus núcleos urbanos e no seu desenvolvimento económico e social, tirando partido da sua posição geográfica, das infraestruturas de transporte existentes e dos seus recursos endógenos.

Deverão ser geradas as condições para a formalização de uma hierarquização urbana assente numa proposta de rede polinuclear, com a criação de novas centralidades urbanas que apresentem como denominador comum características compactas, complexas e coesas. A opção por uma rede urbana polinucleada, que ultrapasse a dualidade litoral/interior, a inversão da dispersão e da fragmentação urbana e

que promova uma continuidade espacial estruturada, articulada e funcional, passará pela adoção de estratégias integradas para as questões da reabilitação urbana e requalificação ambiental, da mobilidade sustentável e da inclusão social, contribuindo, deste modo, para a coesão do território de Cascais. A estratégia para o território deverá ser alicerçada nos corredores urbanos identificados no território e adotar um modelo territorial hierarquizado e polinucleado, sustentado na rede de mobilidade do concelho e assente nos principais aglomerados urbanos litorais: Cascais, Estoril e Carcavelos.

Neste contexto assume-se a seguinte visão estratégica:

“Cascais: um território relevante à escala internacional, valorizado, estruturado e coeso, ancorado num prestigiado capital humano, na dinâmica das atividades de elevado valor acrescentado que gera, na excelência dos seus recursos naturais e paisagísticos e no seu posicionamento geoestratégico, um concelho planeado para as pessoas que nele residem, trabalham ou visitam, uma centralidade polinucleada, qualificada, sustentável e inclusiva”

Esta visão para o desenvolvimento urbano do concelho é alcançada através de 3 eixos estratégicos, que se encontram alicerçados em medidas e objetivos estratégicos, designadamente:

EIXO 1 – PROMOVER A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL ASSENTE NUMA ESTRATÉGIA DE BAIXO TEOR DE CARBONO

Objetivo geral: Melhoria da qualidade ambiental e incremento da atratividade de modos alternativos ao transporte individual rodoviário de forma a diminuir o impacto ambiental da mobilidade urbana no concelho de Cascais.

Os centros urbanos de Cascais encontram-se fortemente dependentes do transporte individual (automóvel), existindo diversos constrangimentos ao nível da acessibilidade e mobilidade da população, ao nível da qualidade do ar e ao nível da redução da poluição sonora. A melhoria da qualidade ambiental nos centros urbanos, concretamente a redução das emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE) e do ruído, é um dos principais objetivos deste eixo estratégico de desenvolvimento, que deverá ser acompanhado pelo incremento da competitividade dos transportes públicos e de modos de transporte não motorizados, face ao transporte individual rodoviário. Este objetivo geral é prosseguido através de 3 medidas, complementares entre si, que são suportadas por objetivos estratégicos:

Medida 1.1. Reforço da rede de ciclovias e de vias pedonais | Apoiar a mobilidade urbana sustentável e diminuir a dependência do automóvel criando uma rede de circuitos pedonais e cicláveis articulada com os interfaces e os serviços de transportes públicos.

Medida 1.2. Estruturação de corredores urbanos de procura elevada no concelho de Cascais | Promover a implementação uma rede de mobilidade assente no sistema de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP), de forma a dotar o concelho das infraestruturas necessárias para a criação de uma oferta adequada de soluções de transporte público, capazes de inverter comportamentos que privilegiam a utilização do transporte individual, promovendo a diminuição de emissões poluentes, de níveis de ruído, de gastos energéticos e de degradação generalizada do espaço urbano, dando corpo ao conceito de “Eco mobilidade”

Medida 1.3. Minimização do impacto do tráfego rodoviário no meio urbano | Diminuir os constrangimentos provocados pelos fluxos de tráfego na rede de mobilidade do concelho, contribuindo ativamente para a redução de Gases de Efeito de Estufa (GEE) e para a melhoria do ambiente urbano, através da implementação de um sistema de gestão inteligente de circulação rodoviária.

EIXO 2. PROMOVER A QUALIDADE DO AMBIENTE URBANO E A DINAMIZAÇÃO SOCIOCULTURAL E ECONÓMICA DO CONCELHO DE CASCAIS

Objetivo geral: Promover a vivência dos núcleos urbanos do concelho através da qualificação os seus espaços públicos e edificado incentivando a instalação de novas atividades económicas e culturais.

Para fortalecer a qualidade do ambiente urbano de Cascais é essencial a requalificação dos seus centros históricos e tradicionais, recuperando e afirmando o valor do seu património, equacionando os seus usos, criando novas condições para a fixação das pessoas e, com elas, das funções tradicionais do centro (habitação, comércio e serviços) e promovendo a sua articulação com as novas realidades urbanas.

As intervenções de reabilitação, regeneração e requalificação devem ser realizadas nos centros históricos e tradicionais, mas também nas inúmeras áreas habitacionais e industriais, implantados de uma forma dispersa pelo território, e nos respetivos espaços intersticiais. Neste sentido, o presente eixo, compreende a definição de uma estratégia e conceção de uma operação de regeneração urbana que abrange as ARU do concelho.

Medida 2.1. Reabilitação e reconversão de edifícios | Reabilitar edifícios degradados, públicos e privados, promovendo a diversidade de usos e a dinamização do território, desde habitação, equipamentos de utilização coletiva a comércio e serviços.

Medida 2.2. Incremento e qualificação dos espaços públicos urbanos | Qualificar e criar novos espaços públicos no concelho, incluindo áreas verdes públicas de recreio e lazer, com especial ênfase nas zonas de

maior utilização, onde se concentra o comércio e serviços e se registam as mais intensas dinâmicas urbanas.

EIXO 3. REGENERAÇÃO FÍSICA E SOCIAL DAS COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

Objetivo geral: Promover a inclusão social de comunidades desfavorecidas através de ações de reabilitação do edificado e espaços adjacentes e de medidas de combate à pobreza, ao abandono e insucesso escolar e ao desemprego

Para uma efetiva coesão territorial é necessário privilegiar a implementação de políticas públicas em áreas urbanas carenciadas e respetivas comunidades desfavorecidas, entendidas como os territórios e as comunidades mais permeáveis à emergência e reprodução de problemáticas relativas à equidade social e cidadania. Neste contexto é necessário promover intervenções multidimensionais (física, social e económica) que possibilitem estreitar as assimetrias sociais existentes no território e inverter processos de exclusão social.

Medida 3.1. Requalificação de edifícios de habitação social | Requalificar/reabilitar edifícios destinados a habitação social com vista à melhoria das condições de habitabilidade e do ambiente urbano das comunidades desfavorecidas.

Medida 3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social | Reabilitar o espaço público envolvente às habitações sociais, visando a sua requalificação, segurança, prevenção de comportamentos ilícitos, resiliência e melhoria do ambiente urbano.

Medida 3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social | Reabilitar e refuncionalizar espaços edificados, tendo em vista a instalação de equipamentos e serviços de apoio social.

Medida 3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas | Promover mecanismos de integração social e de transição para a vida ativa de grupos específicos, através de iniciativas de apoio ao empreendedorismo, ao combate ao insucesso escolar, à formação profissional e à participação e envolvimento da comunidade na gestão de espaços comuns e do espaço urbano.

Componentes de 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 concelhos 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 concelhos 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. Seguiu-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 concelho 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.

Persistem, porém, algumas lacunas ao nível das ligações estruturantes rodoviárias entre sedes de concelho que efetivem o modelo territorial preconizado para a AML. Caso, por exemplo, da ligação Seixal-Barreiro, determinante para a estruturação do Arco Ribeirinho Sul.

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 conetividade 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 socio-territorial, 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; (vi) 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 subseqüentes ganhos energéticos e ambientais; Implementar medidas de gestão da mobilidade (e.g. medidas indutoras da melhoria da eficiência da utilização do TP 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 socio-territorial 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 sinergias 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 requalificar (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.

Componentes do Plano de Ação de regeneração urbana

Os objetivos estratégicos do Plano de Ação de Regeneração Urbana, decorrem do quadro estratégico definido no âmbito da delimitação das ARU e das respetivas operações de reabilitação urbana (ORU), atualmente em desenvolvimento para o concelho, e culminam na ambição de fomentar uma melhoria efetiva do ambiente urbano, através da regeneração, reabilitação e valorização do tecido edificado e do espaço público envolvente com vista à promoção de melhores condições urbanas e ambientais que contribuam para atrair e fixar população e atividades económicas.

A presente estratégia de regeneração urbana, constitui um instrumento de orientação e de suporte para a definição das Operações de Reabilitação Urbana e enquadra seguintes objetivos estratégicos delineados no âmbito da delimitação das ARU: Promover a qualificação do edificado que se encontra degradado ou

funcionalmente inadequado, melhorando as condições de habitação e de segurança contra risco sísmico e de incêndio; Articular o dever de reabilitação dos edifícios que incumbe aos privados com a responsabilidade pública de qualificar o espaço público, os equipamentos e modernizar as infraestruturas; Qualificar e integrar as áreas urbanas especialmente vulneráveis, promovendo a inclusão social e a coesão territorial; Recuperar espaços urbanos funcionalmente obsoletos, promovendo o seu potencial para atrair funções urbanas inovadoras e competitivas; Estabelecer um quadro de incentivos eficazes e mobilizadores; Fomentar a adoção de critérios de eficiência energética; Tornar os espaços públicos ou de uso coletivo inclusivos e acessíveis para todos, dando prioridade ao peão; Considerar o espaço público como fator essencial para reforço e valorização do património edificado e natural, assim como da memória do lugar; Promover e valorizar o património histórico-cultural como fator de identidade e competitividade; Intervir juntos dos proprietários, dentro do quadro regulamentar aplicável, face a imóveis devolutos, em particular os que se encontram em estado de abandono; Dinamizar o mercado de arrendamento, promovendo a diversidade etária e social da população residente nos centros urbanos; Contrariar o processo de desertificação dos centros urbanos, assim como controlar a tendência de terciarização; Assegurar uma coordenação adequada entre os diferentes intervenientes; Agilizar os procedimentos de controlo prévio, tendo em vista a redução dos custos de contexto.

Em termos de objetivos estratégicos, pretende-se que o processo desencadeado pela formalização das ARU permita a dinamização e o fortalecimento de uma estrutura urbana qualificada, aglutinadora de novas funções inovadoras, regida por parâmetros de grande qualidade urbana e ambiental, focando-se na redução da poluição do ar e do ruído. Desta forma será possível criar condições para atrair novas funções urbanas, novas atividades produtoras de emprego e novos residentes, potenciando o contributo dos aglomerados urbanos para o desenvolvimento de uma rede polinuclear que ultrapasse a dualidade litoral/interior do concelho e que permita a sua consolidação no sistema urbano da AML.

Neste contexto, o PARU assenta no seguinte eixo de intervenção central:

“Promover a qualidade do ambiente urbano e a dinamização sociocultural e económica do concelho de Cascais.”

Este eixo, cujo objetivo central é promover a vivência dos núcleos urbanos do concelho através da qualificação os seus espaços públicos e edificado incentivando a instalação de novas atividades económicas e culturais., subdivide-se no seguinte conjunto de medidas e respetivos objetivos estratégicos:

Medida 2.1. Reabilitação e reconversão de edifícios | Reabilitar edifícios degradados, públicos e privados, promovendo a diversidade de usos e a dinamização do território, desde habitação, equipamentos de utilização coletiva a comércio e serviços.

Prevê-se nesta medida 1 ação: 2.1.1 Reabilitação do edificado de 12 ARU (Vila de Cascais; Estoril; Carcavelos; Caparide; Abóboda; Trajouce; Alcabideche; Alcoitão; Alvide; Galiza; Rebelva; e S. Domingos de Rana).

Esta ação de reabilitação de edificações inseridas nas ARU, está particularmente vocacionada para o apoio à reabilitação de edifícios privados.

Medida 2.2. Incremento e qualificação dos espaços públicos urbanos | Qualificar e criar novos espaços públicos no concelho, incluindo áreas verdes públicas de recreio e lazer, com especial ênfase nas zonas de maior utilização, onde se concentra o comércio e serviços e se registam as mais intensas dinâmicas urbanas.

Prevêm-se nesta medida 12 ações: 2.2.1 Reabilitação de espaço público da Vila de Cascais; 2.2.2 Reabilitação de espaço público do Estoril; 2.2.3 Reabilitação de espaço público de Carcavelos; 2.2.4 Reabilitação de espaço público de Caparide; 2.2.5 Reabilitação de espaço público da Abóboda; 2.2.6 Reabilitação de espaço público de Trajouce; 2.2.7 Reabilitação de espaço público de Alcabideche; 2.2.8 Reabilitação de espaço público de Alcoitão; 2.2.9 Reabilitação de espaço público de Alvide; 2.2.10 Reabilitação de espaço público da Galiza; 2.2.11 Reabilitação de espaço público de Rebelva; 2.2.12 Reabilitação de espaço público de S. Domingos de Rana.

As ações de reabilitação dos espaços públicos estão associadas a ações de reabilitação do conjunto edificado das ARU.

Com vista a concretização da estratégia do PARU prevê-se o envolvimento da comunidade e das entidades responsáveis pela dinamização de funções urbanas estruturantes (comércio, serviços, equipamentos, etc.). Considerando as regras de elegibilidade das operações na presente PI, serão promotores das operações de regeneração urbana a Câmara Municipal de Cascais e entidades privadas.

A mobilização dos privados assume neste contexto uma importância de destaque uma vez que se prevê a alocação de uma parte de FEDER ao Instrumento Financeiro a criar (IFRRU). Neste sentido, a mobilização os privados para a reabilitação do seu património é uma das tarefas prioritárias da autarquia. Informar e apoiar os agentes privados será um fator crítico do sucesso do PARU.

Planta de delimitação territorial do perímetro em que se pretende intervir

No processo de delimitação das ARU foram considerados, sobretudo, os aglomerados qualificados no PDM

como “Espaço Central”, “Espaço Central Histórico” e “Espaço Residencial Histórico” e ainda áreas que, pela sua natureza e dinâmicas previstas ao nível dos investimentos públicos e privados, justifiquem a adoção de mecanismos de alavancagem, designadamente, através do acesso ao quadro de benefícios fiscais, tendo em consideração os seguintes critérios: Identificar as áreas mais antigas, consolidadas, com funções de centralidade através da concentração de atividades terciárias, integrando zonas residenciais que se pretendem densificar; Incluir os conjuntos urbanos homogéneos na sua tipologia, morfologia, época e imagem que se pretendem salvaguardar e valorizar como referências da identidade histórica e patrimonial do concelho de Cascais; Tratar os tecidos urbanos com maior risco ou evidências ao nível da degradação dos edifícios, designadamente no que se refere às suas condições de solidez, segurança, estética, salubridade e de eficiência energética e que justifiquem uma intervenção integrada, através de uma operação de reabilitação; Áreas fortemente caracterizadas por um espaço público, quer ao nível do desenho como das suas infraestruturas, a necessitar de modernização e reforço de modo a torná-lo inclusivo e acessível para todos, promovendo os percursos pedonais e os lugares de estadia.

Neste contexto, o município de Cascais aprovou através de deliberação da Assembleia Municipal, a delimitação de diversas ARU, propondo no âmbito do PARU, as seguintes: (1) Abóboda; (2) Alcabideche; (3) Alcoitão; (4) Alvide; (5) Caparide; (6) Carcavelos; (7) Cascais; (8) Estoril; (9) Galiza; (10) Rebelva; (11) São Domingos de Rana; e (12) Trajouce.

Modelo habitacional

O concelho de Cascais registou nas últimas décadas um crescimento populacional, no período entre 2001 e 2001, de 24%, sendo bastante expressivo no âmbito da região onde se insere. Este crescimento deu-se com especial incidência nas freguesias periféricas, Alcabideche e S. Domingos de Rana, do concelho, sendo nesses territórios que ocorreram as mudanças mais significativas devido à expansão urbana recente e maior dinâmica construtiva.

De acordo com os dados estatísticos do INE, entre 2001 e 2007, o concelho de Cascais registou uma dinâmica urbanística elevada, tendo o parque edificado crescido a uma valor médio anual de cerca de 696 edifícios, principalmente nas freguesias periféricas, Alcabideche e S. Domingos de Rana. O concelho registou um aumento significativo dos edifícios construídos e licenciados até ao período de 2005-2007, a partir do qual se inverteu a tendência de crescimento da construção. Desde 2007 a 2014 constatou-se uma diminuição de 91% do número de edifícios anualmente concluídos (de 1158 edifícios em 2007 para 104 edifícios em 2014).

Entre 1995 a 2004, as obras realizadas no concelho de Cascais são maioritariamente destinadas a construção nova, representando um valor médio de 90% em relação ao total de obras realizadas. Quanto às obras de ampliação, alteração e reconstrução, este tipo de obras corresponde a cerca 10% do total de obras concluídas (média anual), tendo apenas atingido proporções mais elevadas em 2003 e 2004. A partir desse ano, identifica-se uma alteração do paradigma do parâmetro, tendo-se notado um aumento significativa de obras de ampliação, alteração e reconstrução nos últimos anos, representando um valor médio anual de 60%, registando-se em 2010 o valor médio mais elevado 71%.

Os edifícios concluídos tiveram como principal destino a habitação familiar, com um valor médio de 90%, contudo nos últimos anos, a partir de 2009, as obras em edifícios destinados a outro tipo de usos têm ganho alguma expressão. É depois de 2009 que a dinâmica de conclusão/construção de edifícios para outro tipo de usos observou um aumento percentual significativo, em relação à habitação familiar, culminando em 2014, ano em que obteve a maior média anual. Nomeadamente, em 2009, os edifícios para usos não habitacionais apenas representavam 14% do total de edifícios concluídos no concelho enquanto, em 2014, já representavam 32% do universo de edifícios concluídos.

O parque habitacional do município de Cascais é caracterizado por uma dinâmica de crescimento do número de alojamentos de cerca de 21%, entre 2001 e 2011, que acompanha as tendências de desenvolvimento da região da Grande Lisboa, alcançando em 2011 cerca de 109.171 alojamentos. Em média, existem 0,53 alojamentos por habitante no concelho de Cascais e o rácio do número de alojamentos familiares clássicos é de 1,33.

No que diz respeito à ocupação dos alojamentos, o município de Cascais regista um ligeiro decréscimo na taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares (de 88,12% em 2001 para 87,47% em 2011), demonstrando uma tendência também negativas verificadas ao nível regional (NUTSIII). Ao nível das freguesias o desempenho foi semelhante, exceção feita à Freguesia de São Domingos de Rana, onde se registou um aumento de quase 5% na taxa de ocupação dos alojamentos na última década.

Relativamente à finalidade da ocupação dos alojamentos clássicos familiares, verifica-se, em 2011, que o município de Cascais apresenta comportamentos semelhantes da média da Região da Grande Lisboa nos diversos aspetos analisados (residência habitual, residência secundária e vagos). Contudo, entre freguesias, estas relações são diferentes mantendo-se o domínio da tipologia de residência habitual, mas nas freguesias do litoral. União de Freguesias de Cascais e Estoril e de Carcavelos e Parede. existe uma percentagem

superior de alojamentos de segunda residência em comparação com as freguesias interiores. Fazendo uma análise temporal destes parâmetros, face aos dados de 2001, verifica-se que, em geral, mudança de paradigma na relação entre a residência habitual e secundária. Denota-se uma diminuição no número de alojamentos de residência secundária, assim como o aumento de alojamentos vagos. A esta dinâmica acrescenta-se o aumento significativo do número de alojamentos vagos destinados ao arrendamento, sendo que aumentaram no concelho cerca de 82% ao longo da última década. Em termos de área dos alojamentos clássicos do concelho, em 2011, encontramos maioritariamente espaços com áreas entre os 50 e os 200 m², sendo cerca de 43% dos alojamentos têm área entre 50 a 100 m² e 38% têm entre 100 a 200 m².

Áreas de Reabilitação Urbana de Cascais

Na maioria das ARU, identificou-se decréscimo populacional entre 2001 e 2011, o que se encontra em contraponto com a realidade concelhia, que apresentou uma evolução na ordem dos 20%. A variação negativa da evolução da população registou-se nas ARU de Alvide, Carcavelos, Alcoitão, Rebelva, Abóboda, Galiza, Caparide e Alcabideche, destacando-se a ARU da Rebelva onde o decréscimo rondou os 77%. A variação positiva da população ocorreu nas ARU de Cascais, Estoril, Trajouce e Rana, sendo que nesta última a evolução na última década foi de 370%, sendo que apesar desse crescimento o número de residentes é bastante inferior às restantes ARU.

O parque habitacional é caracterizado por uma dinâmica de crescimento do número de alojamentos de cerca de 21%, entre 2001 e 2011, no concelho de Cascais. Esta tendência foi acompanhada nas ARU de Cascais, Estoril e S. Domingos de Rana, registando-se um aumento médio de 80% nos três casos, claramente influenciados pelo registo de S. Domingos de Rana que apesar de ter obtido um aumento significativo de alojamentos, possui um número mais reduzido quando comparado com as demais ARU.

Ao nível do número de alojamentos, identifica-se uma relação média no concelho de 2,5 alojamentos por edifício, 1,33 alojamentos por família e 0,53 alojamentos por habitante. Quanto à taxa de ocupação dos alojamentos familiares, denota-se que ocorreu uma pequena diminuição ao nível do concelho, cerca de 0,7% entre 2001 e 2011, que foi acompanhada pelas ARU de Carcavelos, Cascais, Estoril, Trajouce, Rebelva, Caparide e Alcabideche, com variações negativas semelhantes. Pelo contrário, com evoluções positivas, destaca-se as ARU de S. Domingos de Rana e Galiza, com variações de 14% e 12% respetivamente, assim como nas ARU de Alvide, Alcoitão e Abóboda, com um crescimento mais contido.

Em termos de área dos alojamentos clássicos, as ARU seguem a tendência dos valores identificados para o concelho. No concelho, encontramos maioritariamente espaços com áreas entre os 50 e os 200 m², sendo cerca de 43% dos alojamentos têm área entre 50 a 100 m² e 38% têm entre 100 a 200 m². Destaca-se na ARU de Cascais um valor significativo, cerca de 20%, de alojamentos com mais de 200 m², demarcando-se claramente das restantes realidades identificadas.

Por fim importa destacar a dinâmica dos alojamentos arrendamentos nas áreas de intervenção, sendo que em 2011, a média se encontrava nos 18%. A maioria das ARU identificadas possui uma média de alojamentos arrendados significativamente superiores à média registada no concelho, destacando-se neste âmbito as ARU de Alvide, Alcoitão, Trajouce e Rebelva com valores médios de alojamentos arrendados superiores a 30%. Exceção feita às ARU de S. Domingos de Rana e Carcavelos que se encontram abaixo da média do concelho, com valores médios de alojamentos arrendados de 16% e 18% respetivamente.

O modelo habitacional para o concelho de Cascais

No PDM de Cascais cerca de 17 km² do território municipal estava classificado como área urbanizável ou passível de ser ocupada com usos urbanos. Este valor representava aproximadamente 17% da área total do concelho e metade da área então ocupada com usos urbanos (34 km²). Cascais, Alcabideche e São Domingos de Rana detinham as maiores áreas de expansão urbana, correspondendo estas, respetivamente, a 28%, 11% e 20% da área total da freguesia (ETAC, 2011).

Da análise dos instrumentos de gestão territorial em vigor no concelho de Cascais será de esperar a manutenção de algumas das tendências de evolução do crescimento urbano em curso, tais como, o reforço da dinâmica urbana no corredor nascente do concelho, no qual está prevista a consolidação da vertente residencial mas também da componente de comércio/serviços e a consolidação urbana a sul da A5/IC15. O território divide-se em 3 grandes áreas nas quais as estratégias de desenvolvimento, relativamente à habitação, são distintas. A norte e centro do concelho, envolvido por um contínuo natural, estas áreas requerem maior atenção em termos de expansão urbana, dando-se se maior destaque à preservação e salvaguarda dos valores naturais como fator de descompressão urbana, sendo que se pretende a consolidação da malha existente com ocupação de baixa densidade. A poente, incluindo-se as vilas de Cascais e Estoril, está-se perante uma malha urbana consolidada, de características marcadamente turísticas e do segmento residencial de gama média/alta, sendo que as intervenções ao nível do edificado destinam-se a alimentar e estimular o turismo de qualidade, essencialmente na vertente residencial. A nascente, intearando os núcleos históricos de Carcavelos e Parede e. a norte destes. S. Domingos de Rana.

identifica-se uma malha urbana consolidada com géneses e problemáticas diferentes. No primeiro caso, perante uma população marcadamente envelhecida, pretende-se a reabilitação e dinamização do parque edificado como motor de recuperação da estrutura etária e da revitalização urbana. No segundo caso, resultado de intensas dinâmicas de crescimento e de transformação descontrolada ao longo do último século, a malha urbana é constituída por áreas urbanas de génese ilegal, sendo que se pretende apostar na qualificação dos alojamentos, na requalificação urbana, na reprogramação funcional do território, na qualificação do espaço público promovendo a regeneração dos núcleos existentes suportando um crescimento urbano qualificado.

Assim, o modelo habitacional é influenciado pelas dinâmicas e opções estratégicas delineadas para o concelho, nomeadamente ao nível do PDM e das unidades de operativas de planeamento e gestão, sendo que a introdução de novos elementos, tais como grandes equipamentos de educação, saúde e desporto, no território podem gerar novas necessidades de habitação. Neste âmbito, não pode deixar de ser referido os projetos de desenvolvimento do Aeródromo Municipal de Cascais, com a possibilidade de realocação das áreas residenciais adjacentes, assim como o desenvolvimento de um novo polo universitário, criando, geralmente, um aumento da procura de habitação disponível para arrendamento, e a dinamização da Marina de Cascais, no seguimento do processo de renovação deste equipamento, onde se deverá prever o aumento da oferta hoteleira e a valorização do património histórico-cultural envolvente.

À luz destas informações a estratégia habitacional no concelho passa pela consolidação da malha urbana existente, sendo a principal prioridade a reabilitação do parque edificado, dotando-o de melhores valências e aumentando a oferta do mercado de arrendamento. A renaturalização da estrutura verde do concelho, onde se procura a descompressão urbana nestas áreas, pode direcionar os investimentos de cariz residencial para as áreas consolidadas diminuindo a dispersão urbana. Existem zonas do concelho em que a prioridade passa por transformar zonas de cariz exclusivamente residências, em locais com usos mistos, reabilitando edifícios com vista à implementação de estabelecimentos de comércio e serviços. Outro dos aspetos a ter em atenção prende-se com a particular importância de reabilitação e regeneração urbana das áreas industriais degradadas, visando a instalação de funções que qualifiquem e estruturam o território.

Estas operações devem ser suportadas por uma política de regeneração e reabilitação urbana integrada concelhia, passando pela inclusão das instituições públicas e dos proprietários privados no processo. Neste âmbito, destaca-se a importância da delimitação das ARU como zonas piloto que funcionam como motor das operações de recuperação das áreas urbanas desqualificadas e com carências ao nível do ambiente urbano. Importa reforçar que o sucesso das ações de reabilitação muito depende da dinâmica do mercado ao nível do investimento privado, para o qual o estabelecimento de um quadro de benefícios fiscais se afirma como fator determinante na prossecução dos objetivos propostos.

Face ao exposto, o modelo de habitação estabelecido para as ARU do concelho de Cascais, em sintonia com a Estratégia Nacional para a Habitação (ENH), apoia-se em três pilares fundamentais: reabilitação urbana, arrendamento habitacional, e a qualificação dos alojamentos. Estes pilares compreendem diversos desafios que correspondem a orientações fundamentais para a aplicação de um modelo de habitação que contribua para a revitalização social e económica dos aglomerados urbanos do concelho de Cascais.

Modelo económico

O Concelho de Cascais possui uma realidade económica direcionada, essencialmente, para as atividades ligadas ao setor terciário, principalmente nas áreas da prestação de serviços. Num concelho que se fundou com base nas atividades ligadas ao setor primário e que não teve um processo de industrialização forte, o crescimento das atividades terciárias apoiaram-se muito no desenvolvimento das vilas litorais como zonas de veraneio e lazer.

Atualmente, as atividades do setor primário, tanto a agricultura como a pesca, e as alterações no setor secundário, mais propriamente a diminuição da atividade industrial que provocam um aumento significativo das unidades industriais inativas e com impacto negativo no ambiente urbano, apresentam uma percentagem residual de contributo para a economia local.

Em termos de desenvolvimento económico, e suas consequências no desenvolvimento da riqueza da região e da sua população, pode-se resumir nos seguintes pontos as principais características do Concelho: O setor primário, que esteve na base do crescimento do concelho, perdeu relevância ao longo das últimas décadas sendo atualmente uma atividade residual, subsistindo alguma atividade piscatória tradicional e alguns traços agrícolas associados à vinha e à produção do Vinho de Carcavelos; O setor secundário, que se encontra em declínio, não teve um papel preponderante no Concelho. A industrialização fez-se sentir com maior intensidade nos concelhos vizinhos, sendo que há uma grande percentagem de residentes no concelho de Cascais que se deslocam diariamente para outros concelhos para trabalhar; O setor terciário, sendo reflexo da realidade do país, é a componente dinamizadora da economia local, principalmente ao nível da prestação de serviços e por uma forte componente influenciada pela atividade turística.

Não obstante, o turismo, ligado ao setor terciário, apresenta-se como a atividade económica com um

crescimento sustentado e com perspectivas de evolução nos próximos anos, o que justifica um contínuo esforço de investimento em capital e em formação humana e profissional. A oferta turística de qualidade existente desempenha um papel fundamental para o desenvolvimento socioeconómico e para a competitividade do concelho, destacando-se ainda pelo dinamismo das atividades económicas e da criação de emprego.

As atividades ligadas à prestação de serviços, principalmente os serviços e equipamentos públicos, e que absorvem uma percentagem considerável de empregados no concelho, são essências na dinamização e geração de fluxos populacionais urbanos. Estes serviços, para além da geração de emprego, tornam-se importantes âncoras de dinâmicas urbanas, sendo motores de desenvolvimento da economia local e com repercussões na vitalidade do espaço urbano onde se inserem. É, portanto, fundamental a manutenção e o reforço destes elementos nos principais centros urbanos como forma de revitalizar estes espaços.

No setor terciário é de destacar o peso das atividades comerciais que, ao nível do concelho de Cascais, representam 16% das empresas existentes. Caracteristicamente a estrutura empresarial presente em Cascais assenta em empresas de pequena dimensão (cerca de 2,5 pessoas ao serviço por empresa), as quais geraram em 2012 um volume de negócios per capita substancialmente inferior ao da AML (cerca de 79 mil euros por pessoal ao serviço contra 121 mil euros registado para a AML), apontando assim para uma estrutura de emprego de “carácter familiar”. Nesta perspetiva, as atividades comerciais são um importante instrumento urbanístico, possuindo uma elevada influência no ambiente urbano e socioeconómico dos centros urbanos, são portanto elementos que dinamizam e atraem população para o espaço público.

Aqui destaca-se o papel do comércio tradicional e de proximidade que, nas últimas décadas, tem sofrido profundas transformações, acompanhando os novos aspetos culturais e formas de viver e de atuar, tanto ao nível da implementação de pontos vendas/lojas/estruturas empresarias como ao nível dos hábitos e locais de consumo, centralizando-se nas grandes superfícies comerciais.

Do ponto de vista estratégico, o modelo económico a implementar no concelho passa necessariamente pelo desenvolvimento de espaços multifuncionais, introduzindo novas condições urbanísticas que permitam valorizar as funções já instaladas e atrair novas funções que assegurem uma maior e mais diversificada oferta.

A vila de Cascais, com uma forte componente turística que se reflete também nos núcleos tradicionais do litoral, é o principal polo comercial do concelho, concentrando uma parte significativa dos estabelecimentos comerciais. Aproveitando os fluxos turísticos existentes, o que representa um aumento do número de consumidores no território, deve-se potenciar consolidação e regeneração da oferta comercial em espaço urbano e da apetência pela rua como espaço privilegiado de interface com o consumidor. O turismo e o recreio e lazer, são por isso, peças essenciais na consolidação da multifuncionalidade, face à sua capacidade para impulsionar o desenvolvimento de outras atividades, como o comércio e os serviços.

O mesmo não acontece nos núcleos urbanos periféricos do concelho de Cascais, onde ocorreu um forte desenvolvimento urbano nas últimas décadas, caracterizando-se por serem estruturados por espaços monofuncionais de cariz residencial, na qual a componente de comércio de proximidade não existe ou é diminuta. Esta situação obriga a população à procura e deslocação para espaços comerciais de maior dimensão, geralmente distantes da área residencial, para a aquisição dos produtos alimentares e de primeira necessidade.

Nessa perspetiva, a regeneração urbana passa não só pela reabilitação do espaço público e edificado, mas também pela implementação de medidas de revitalização do tecido económico local. Assim, o comércio tradicional e de proximidade terá de se modernizar e adaptar às necessidades atuais da população, sendo que a proximidade e a qualidade se tornam fatores essenciais na escolha dos consumidores.

O desafio passa também pela dinamização dos próprios espaços públicos, onde se situa e poderá situar o comércio tradicional e de proximidade, não só por potenciar de uma forma mais acentuada a simbiose entre o consumo e lazer, mas também garantir uma oferta diferenciada de que atualmente o grande comércio transmite. Desta forma, é importante neste contexto a implementação de estratégias para a modernização e reestruturação funcional das unidades comerciais e dos espaços públicos do concelho, com vista a aumentar o nível de atratividade.

Sendo um concelho com uma forte vocação turística, ao nível do património, deve-se promover medidas que respondam à procura crescentemente especializada do turismo nacional e internacional, como a valorização de percursos culturais e garantir o acesso e a abertura regular do património civil e religioso. Será também necessário diversificar a oferta cultural, através da instalação de novos equipamentos e serviços culturais, podendo-se orientar as estratégias para o aprofundamento da fixação de serviços associados ao turismo capazes de atrair capital humano com elevados níveis de qualificação, salientando-se a concretização do Centro de Mar de Cascais com a dinamização do turismo científico.

De igual forma, revela-se muito importante atrair para o concelho empresas novas e inovadoras. A regeneração urbana deverá ser assim a âncora da implantação ordenada de atividades económicas

relacionadas com o setor secundário, sendo a reabilitação das áreas degradadas e devolutas, como é o caso das unidades industriais abandonadas, uma oportunidade para a instalação de atividades de base tecnológica e científica, geradoras de emprego, riqueza e conhecimento. Igualmente relevante será apostas na modernização das infraestruturas e serviços de apoio à atividade empresarial, particularmente ao nível das TIC.

O modelo económico do concelho só fica totalmente definido através das iniciativas de dinamização da função residencial, na medida em que isso traz mais residentes para o centro da cidade e, desta forma, maiores níveis de consumo. Os programas de apoio a rendas podem exercer neste aspeto um impulso determinante, facilitando a instalação de novos residentes no centro, dando um pequeno apoio à renda ou promovendo rendas adaptadas.

Face ao exposto, o modelo económico estabelecido para o concelho de Cascais, apoia-se em seis pilares fundamentais: dinamização da função residencial; atração de novas empresas inovadoras; requalificação do comércio tradicional; aproveitamento dos serviços e equipamentos públicos; valorização do património; incremento do turismo e lazer. Estes pilares, à semelhança do modelo habitacional, compreendem diversos desafios que correspondem a orientações fundamentais para a aplicação de um modelo económico que contribua para a revitalização de Cascais, enquanto importante centro urbano nas dinâmicas da AML.

Regras e critérios de proteção do património arquitetónico e arqueológico

O inventário do património histórico-cultural imóvel de Cascais começou a constituir-se como instrumento operativo (para o seu conhecimento, salvaguarda e divulgação, mas também como elemento indispensável à gestão sustentada do território) na década de 80 do séc. XX. A este processo não é alheia a criação, nessa época, da Comissão Municipal de Defesa do Património e do Gabinete de Arqueologia, unidade orgânica que para além da atividade específica desenvolvida no âmbito desta disciplina, promoveu crescentemente e a vários níveis, a inventariação, estudo, salvaguarda e valorização do património cultural, numa visão integrada abrangente e interdisciplinar.

Assim, dos 44 imóveis atualmente classificados, identificam-se como: Imóvel de Interesse Público (IIP) - 26; IIP e Zona Especial de Proteção (ZEP) - 2; Imóvel de Interesse Municipal (IIM) - 15; IIM e ZEP - 1.

No âmbito da Revisão do PDM de Cascais, 31 imóveis foram classificados entre 1990 e 2014. Encontram-se, ainda, em vias de classificação, com processos iniciados no mesmo período, mais 21 imóveis (IIP: 9 e IIM: 12). O território municipal integra ainda parte da zona de proteção legal do Palácio do Marquês de Pombal, Jardim, Casa de Pesca e Cascata, imóvel classificado como Monumento Nacional localizado no concelho de Oeiras.

No âmbito da delimitação das ARU, a integrar no PEDU, encontram-se dentro dessas áreas 15 IIP, 9 Monumentos de Interesse Público (MIP), 8 IIM, 1 Monumento de Interesse Municipal (MIM), 1 Conjunto de Interesse Municipal (CIM) e 3 Imóveis em Vias de Classificação (IVC).

O património classificado de Cascais integra igualmente um conjunto muito relevante de sítios arqueológicos relacionados com o povoamento rural do território em época romana e ainda duas necrópoles do período neocalcolítico, cujos espólio e contextos representam referências europeias na área do conhecimento destes horizontes civilizacionais antigos.

Relativamente ao património edificado, regista-se um importante conjunto de arquitetura militar constituída por fortalezas marítimas e algumas estruturas lineares de defesa de costa (século XVI-XIX), um importante conjunto de exemplares de arquitetura de veraneio de quintas históricas (séculos XVII-XVIII), exemplares de património molinológico, casas nobres (séculos XVII-XVIII), alguns exemplares de arquitetura popular vernacular, religiosa e civil (escolas, hospital), uma ponte filipina e dois edifícios modernistas.

O Marégrafo de Cascais, que em conjunto com o seu pequeno mas relevantíssimo património integrado, é um imóvel de inegável interesse transnacional. Por fim, merece referência a Zona Especial de Proteção que delimita a jazida arqueológica subaquática constituída pelos destroços do clipper Thermopylae / pontão Pedro Nunes, construído na Escócia em 1868 e afundado em manobras navais ao largo de Cascais em 1907.

No que concerne às regras e critérios de proteção, estas estão legalmente estabelecidas através dos diplomas e instrumento próprios. Os diplomas regulamentares relativos ao património classificado, sujeito a servidão administrativa, estabelecem as regras aplicáveis à proteção do imóvel e da gestão urbanística na sua envolvente. Também o PDM de Cascais, ao elencar o acervo de património a proteger, contempla um dispositivo regulamentar que visa salvaguardar a proteção do património.

A simbiose entre o património, a inovação, o desenvolvimento económico, e o turismo, é uma questão muito importante para o futuro de Cascais, justificando uma concertação estreita entre a autarquia, a Direção Geral do Património Cultural (DGPC) e outros agentes culturais relevantes. O objetivo é gerar no futuro vantagens competitivas e de sustentabilidade da organização económica e territorial em Cascais, potenciando o potencial turístico de veraneio, bastante explorado, e dotá-lo de ofertas diferenciadas e de maior qualidade. Neste contexto, as principais orientações estratégicas para a valorização do património do concelho de

Cascais, enquadradas no contexto amplo de reabilitação e de refuncionalização do conjunto edificado e do espaço público, são: Afirmar as artes e a cultura como um vetor decisivo do desenvolvimento e competitividade do concelho de Cascais; Desenvolver capacitações e os serviços nas áreas culturais e patrimoniais que permitam potenciar os recursos e valores existentes; Aproximar a cultura do cidadão, potenciando o papel da autarquia e dos agentes locais na promoção de uma agenda cultural; Promover a integração do património de Cascais nas redes regionais e nacionais temáticas, de forma a potenciar o turismo e a visitação; Preservar e promover o património classificado e a estrutura fundiária secular, intimamente ligada com a produção vinícola, as quintas e a paisagem envolvente; Valorizar a identidade dos núcleos urbanos existentes com base no património histórico e etnográfico; Regenerar os núcleos urbanos históricos da Parede e Carcavelos, preservando o valor patrimonial existente, associado à arquitetura civil e de veraneio, potenciando a relação com o mar; Preservar o Marégrafo de Cascais e o seu espólio, e potenciar a visitação do património náutico, no qual se inclui o sítio arqueológico subaquático constituída pelos destroços do clipper Thermopylae; Dinamizar o património de Arquitetura Militar, fortalezas marítimas e estruturas de defesa da costa, promovendo a proteção e valorização destes imóveis e uma rota de visitação.

Componentes do Plano de Ação Integrada para as comunidades desfavorecidas

Identificação da(s) comunidade(s) desfavorecida(s) em que se pretende atuar
Considerando o diagnóstico da habitação social de promoção municipal efetuado e no quadro do reconhecimento das assimetrias sociais e territoriais e o seu mapeamento no concelho, identificam-se 6 territórios associados a comunidades desfavorecidas, para as quais deverão ser definidas, de forma prioritária, estratégias de inclusão social: Bairro da Torre e Cruz da Guia; Bairro de Madorna; Bairro da Galiza e Liberdade; Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha; Bairro das Faceiras; e Bairro Marechal Carmona. Apesar de ser referenciado como um bairro prioritário de intervenção, o bairro Marechal Carmona foi definido, pela CMC, como uma área objeto de estudo de uma futura regeneração urbana, face ao seu enquadramento em relação ao centro de Cascais e à sua inserção numa zona com elevado potencial urbanístico. O PAICD abrange, assim, cinco áreas específicas do concelho de Cascais, correspondendo à tipologia (prevista no PO ISE) de Bairros sociais (conjuntos urbanos compostos por edifícios destinados a arrendamento no regime de renda apoiada).
De acordo com o Aviso EIDT-99-2015-03, a identificação das comunidades desfavorecidas em que se pretende atuar tem subjacente a aplicação de pelo menos três critérios de avaliação definidos para a classificação das comunidades, designadamente: Bairro da Torre | A delimitação como comunidade desfavorecida, é determinada pelo registo de fenómenos como o desemprego de longa duração e o baixo nível de instrução, estando este último associado à componente de evolução demográfica desfavorável tratando-se de uma área com população muito envelhecida. O parque edificado encontra-se desqualificado, contribuindo para a degradação do ambiente urbano, existindo registo de pequenos focos de criminalidade e delinquência; Bairro de Madorna | A delimitação é determinada pelo registo de fenómenos de escassa atividade económica, de uma evolução demográfica desfavorável e de ambiente urbano degradado; Bairro da Galiza e Liberdade | A delimitação é definida pela escassa atividade económica, desemprego de longa duração, fenómenos de exclusão social designadamente associados a imigrantes e minorias, baixo nível de instrução e por existir degradação do ambiente urbano ao nível do edificado; Bairro Calouste Gulbenkian/Cruz Vermelha | A delimitação é determinada pelos fenómenos de pobreza e exclusão social, pelo baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar, desemprego de longa duração e devido ao ambiente urbano degradado; Bairro das Faceiras | A delimitação é determinada pela existência de um número considerável de indivíduos que se encontram numa situação de desemprego de longa duração, pela exclusão social, designadamente associados a imigrantes e minorias, pelo baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar e devido ao ambiente urbano degradado.
De acordo com os dados do INE (2011), ao nível das subsecções estatísticas coincidentes com os limites das cinco áreas desfavorecidas delimitadas, o número de habitantes residentes nestas áreas ascendia aos 6259 habitantes, sendo uma população maioritariamente envelhecida e composta por um elevado número de pensionistas. Estas áreas estendem-se por 56,8 ha, onde se localizam 814 edifícios residenciais compostos por 2508 alojamentos, caracterizando-se por serem alojamentos destinados ao arrendamento com apoio social, com uma idade do parque edificado superior a 30 anos e que em muitos casos apresenta um estado avançado de degradação e desqualificação.
Delimitação da área territorial a intervir
Bairro da Torre e Cruz da Guia | Situado na zona sudoeste do concelho de Cascais, na União de Freguesias de Cascais e Estoril, junto aos bairros da Cruz da Guia e da Quinta do Rosário e muito próximo do centro de Cascais, numa zona de boas acessibilidades rodoviárias e de comércio tradicional e de proximidade. É um

local bem servido por equipamentos sociais, educativos, desportivos e serviços.

Segundo os dados dos Censos 2011, residem neste local 4146 habitantes, traduzindo-se em 1562 famílias, e existem 2200 alojamentos que se distribuem por 690 edifícios.

O Bairro da Torre possui uma área de intervenção total de 10 ha, na qual se identificam 624 alojamentos que se distribuem por 54 edifícios e onde residem 1419 habitantes

Este bairro é constituído por diferentes tipologias de blocos habitacionais e foram edificados com o apoio de vários programas de habitação social implementados entre a década de 50 e 90 do séc. XX. Esta é uma área essencialmente de cariz residencial, com edifícios de quatro pisos, compostos por variações de dois, três ou quatro fogos por piso.

A concentração espacial de uma população homogénea com fracos recursos económicos, com baixa escolaridade e com níveis de desemprego de longa duração significativos, associados a fenómenos de desqualificação do espaço físico e de comportamentos de delinquência juvenil e vandalismo foram fatores que contribuíram para a estigmatização do Bairro da Torre ao longo do tempo.

Atualmente o Bairro da Torre é uma área urbana dotada de um grande número de equipamentos sociais e infraestruturas: Centro Multisserviços, Centro Porta Aberta AMI, Creche, Jardim de Infância, Polidesportivo, Campo de Futebol, Skate Park e Pólo Comunitário. Existem ainda várias dinâmicas comunitárias expressas na existência de associações Juvenis e de moradores.

Bairro da Madorna | Localizado a nascente do concelho de Cascais, na fronteira entre a União de Freguesias de Carcavelos e Parede e a freguesia de S. Domingos de Rana, estando o bairro localizado nesta última.

Trata-se de uma área essencialmente de cariz residencial, com edifícios de quatro pisos e moradias, sendo servida por comércio local e equipamentos sociais, educativos e desportivos.

Segundo os dados dos Censos 2011, residem neste local 2943 habitantes, traduzindo-se em 1165 famílias, e existem 1358 alojamentos que se distribuem por 733 edifícios.

O Bairro da Madorna possui uma área de intervenção total de 3,4 ha, na qual se identificam, segundo dados dos Censos 2011, 250 alojamentos que se distribuem por 35 edifícios e residem 541 habitantes, constituindo 225 famílias.

Esta comunidade desfavorecida está inserida numa zona residencial estabilizada, do ponto de vista urbano, e é composta por uma população predominantemente idosa. O bairro é constituído por blocos de habitação de três e quatro pisos, que se encontram em evidente mau estado de conservação, sendo a tipologia dominante o T3, apesar das pequenas dimensões das áreas dos fogos.

O bairro apresenta uma estrutura etária bastante envelhecida, expressa pelo índice de envelhecimento de 283 idosos por cada 100 jovens, embora com uma percentagem considerável de indivíduos em idade ativa.

Segundo os dados de 2011, metade da população ativa encontrava-se empregada, sendo que este valor contrasta com o número de indivíduos que não possuíam qualquer atividade económica, cerca de 50% da população residente. Ao nível da formação profissional os resultados são igualmente negativos, identificando-se uma população residente maioritariamente com o 1º ciclo de escolaridade.

Bairro da Galiza e Liberdade | Situado na zona central do concelho, na União de Freguesias de Cascais e Estoril, a área de intervenção integra os bairros Novo da Galiza e da Liberdade com uma área de cerca de 10,3 ha, na qual se identificam, segundo dados dos Censos 2011, 544 alojamentos que se distribuem por 245 edifícios e residem 1299 habitantes, constituindo 448 famílias. É uma área essencialmente de cariz residencial com escassa atividade económica.

De acordo com o Atlas de habitação de Cascais (2013), residem no bairro da Galiza e Novo do Pinhal em habitação social de promoção municipal 588 indivíduos, 311 do género masculino e 277 do género feminino, e que correspondem a 181 agregados familiares.

A imagem do bairro de habitação social mantém-se associada à pobreza e exclusão social, ao tráfico de droga e práticas ilícitas, a estilos de vida de ócio e subsidiodependência. A predominância de comunidades migrantes de origem africana e de etnia cigana contribuem ainda para a cristalização da imagem negativa do bairro, que acaba por ficar isolado, não obstante se considerar tratar-se de uma área urbana consolidada.

O desemprego associado às baixas qualificações dificultam a rutura do ciclo de pobreza e não raras vezes hipoteca as oportunidades das novas gerações. O insucesso escolar e o abandono precoce do ensino, bem como a falta de respostas adaptadas e profissionalizantes, correspondem a alguns dos principais problemas associados a esta comunidade. O espaço público é amplamente vivido, no entanto não apresenta infraestruturas qualificantes desta prática, na medida em que se encontra degradado.

Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha | Localizado no setor norte do concelho de Cascais, na freguesia de Alcabideche, o bairro tem uma área com cerca de 24 ha, na qual se identificam, segundo dados dos Censos 2011, 894 alojamentos que se distribuem por 307 edifícios e residem 2518 habitantes, constituindo 819 famílias.

A zona sul deste bairro apresenta um grande número de habitações com níveis de média e de grande degradação. Inteadados num todo urbano indiferenciado que, sem qualquer tipo de unidade estética e com

um espaço público disfuncional e deteriorado, não contribuindo para a criação de qualquer tipo de identificação positiva do bairro.

De acordo com os números apresentados nos últimos censos, cerca de 60% da população ali residente (perto de 3.500 pessoas) tem idade inferior a 30 anos. No entanto, mais de 65% dos laços afetivos estabelecidos pelos seus residentes ocorrem dentro do próprio bairro e, destes, apenas 3,5% acontecem fora do concelho de Cascais, sinal de isolamento evidente que, por si só, justifica a persistência dos baixíssimos graus de escolaridade e, conseqüentemente, a transgeracionalização da pobreza daquela população. Com efeito, apenas 10% têm um curso superior (80% dos quais, no entanto, são residentes nas habitações de venda livre, sendo que cerca de 60% têm apenas o ensino básico, quase 15% apenas sabe ler e escrever e cerca de 10% não sabe nem ler nem escrever.

No bairro Calouste Gulbenkian encontra-se algum comércio: minimercado, alguns cafés e restaurantes, uma padaria, um cabeleireiro; porém, muitos destes estabelecimentos não têm as necessárias condições para poderem funcionar, encontrando-se muitos inclusivamente em situação ilegal.

Ao nível dos equipamentos, no bairro Calouste Gulbenkian existe a Escola Básica, EB1 nº 3 de Alcoitão; uma creche e jardim-de-infância e um lar e centro de dia, sob gestão da Santa Casa da Misericórdia; uma Igreja Católica e Centro Social da Paróquia de Alcabideche com a valência de creche; uma Igreja Evangélica e dois pequenos espaços desportivos e de lazer.

Bairro das Faceiras | Situado a nascente do concelho de Cascais, na Freguesia de S. Domingos de Rana, o bairro tem uma área de intervenção de cerca de 9,3 ha, e na qual se identificam, segundo dados dos Censos 2011, 196 alojamentos que se distribuem por 173 edifícios e residem 483 habitantes, constituindo 174 famílias.

Ao todo residem no bairro 224 moradores, maioritariamente de nacionalidade portuguesa, sendo 53% do género feminino e 47% do género masculino. De acordo com o Atlas de habitação de Cascais (2013), residem no bairro em fogos municipais 41 indivíduos de nacionalidade portuguesa, 21 do género masculino e 20 do género feminino, e que correspondem a 15 agregados familiares.

Apresenta espaço público pouco qualificado; desemprego; insucesso e abandono escolar; carência económica; baixas qualificações escolares e profissionais; iliteracia e iliteracia digital; inexistência de laços ao nível das relações de vizinhança com os outros bairros. Identifica-se ainda: envelhecimento e inexistência de apoio para idosos; imagem externa negativa dos bairros; sentimento de abandono; existência de alguma dinâmica comunitária.

Identificação das necessidades encontradas e definição da estratégia de intervenção para resposta às mesmas

A análise dos territórios, onde se detetam as comunidades afetadas pela exclusão étnica e social e com problemas de urbanidade e ambiente urbano, permitiu aferir os principais desafios a que importa dar resposta: Desemprego / escassa atividade económica | O desemprego e a escassa atividade económica são um dos principais problemas destas áreas sendo premente implementar medidas de apoio ao empreendedorismo e à criação de emprego; Baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar | Verifica-se que existe ainda uma falta de qualificações da população local representando um risco para o futuro da sua empregabilidade. No que respeita ao insucesso escolar este é conseqüente de uma crescente desmotivação dos alunos perante a vida escolar, o que leva muitas vezes ao seu abandono precoce. Esta situação é muitas vezes reflexo da pouca valorização dada à permanência no sistema de ensino; Evolução demográfica desfavorável / Envelhecimento da população | O número de habitantes residentes nestas áreas ascendia aos 6259 habitantes, sendo uma população maioritariamente envelhecida e composta por um elevado número de pensionistas; Pobreza e exclusão social | A pobreza e a exclusão social estão relacionadas com o fenómeno de desemprego identificado nos territórios. Estas situações abrangem uma população muito vulnerável, designadamente jovens e muitas crianças, e devem ser consideradas como prioritárias; Ambiente degradado | A existência de focos de degradação do edificado e do espaço público são aspetos identificados pelas entidades municipais. Esta situação acaba por ser prejudicial para a imagem dos bairros e da envolvente, em melhor estado de conservação, uma vez que é influenciada negativamente pela partilha do mesmo ambiente urbano.

Estas fragilidades comuns às cinco comunidades desfavorecidas, torna evidente a necessidade de desenvolvimento de uma intervenção para dar resposta às mesmas. A estratégia de intervenção para os territórios, deve passar, de forma articulada, por intervenções de natureza social, reabilitação do edificado e dos espaços públicos e intervenções de dinamização económica.

Neste contexto, o PAICD assenta no eixo 3 de intervenção central do PEDU:

“Regeneração física e social das comunidades desfavorecidas”

Este eixo, cujo objetivo central é promover inclusão social de comunidades desfavorecidas através de ações de reabilitação do edificado e espaços adjacentes e de medidas de combate à pobreza, ao abandono e insucesso escolar e ao desemprego. subdivide-se no seguinte conjunto de medidas e respetivos objetivos

estratégicos:

Medida 3.1. Requalificação de edifícios de habitação social | Requalificar/reabilitar edifícios destinados a habitação social com vista à melhoria das condições de habitabilidade e do ambiente urbano das comunidades desfavorecidas.

Prevêm-se nesta medida 2 ações: 3.1.1 Requalificação do edificado do Bairro da Torre; 3.1.2 Requalificação do edificado do Bairro da Madorna.

Estas ações de reabilitação de edificado, estão particularmente vocacionadas para a requalificação de fogos devolutos, incluindo pintura e isolamento do edificado.

Medida 3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social | Reabilitar o espaço público envolvente às habitações sociais, visando a sua requalificação, segurança, prevenção de comportamentos ilícitos, resiliência e melhoria do ambiente urbano.

Prevêm-se nesta medida 5 ações: 3.2.1 Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia; 3.2.2 Reabilitação do Campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia; 3.2.3 Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermelha; 3.2.4 Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal; 3.2.5 Requalificação urbanística do Bairro das Faceiras.

Medida 3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social | Reabilitar e refuncionalizar espaços edificados, tendo em vista a instalação de equipamentos e serviços de apoio social.

Prevêm-se nesta medida 6 ações: 3.3.1 Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia; 3.3.2 Reabilitação da Creche Torre-Guia; 3.3.3 Reabilitação do Jardim de Infância da Torre; 3.3.4 Reabilitação do Centro Porta Amiga da AMI (Bairro da Torre); 3.3.5 Reabilitação do Pólo Comunitário da Torre; 3.3.6 Requalificação do Pólo Comunitário da Galiza.

Estas ações visam a beneficiação do edificado ao nível do revestimento de paredes e pinturas, da substituição de soluções de ensombramento em vãos exteriores e da remoção do amianto dos telhados, da colocação de telheiros e da substituição de equipamentos em zonas de recreio, da instalação de redes de infraestruturas, de sistemas solar térmico, solar fotovoltaico e de ar condicionado, bem como de obras de ampliação de equipamentos, de requalificação do espaço exterior e de recreio.

Medida 3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas | Promover mecanismos de integração social e de transição para a vida ativa de grupos específicos, através de iniciativas de apoio ao empreendedorismo, ao combate ao insucesso escolar, à formação profissional e à participação e envolvimento da comunidade na gestão de espaços comuns e do espaço urbano.

Esta medida prevê 12 ações: 3.4.1 Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Pólo Comunitário da Torre e Cruz da Guia; 3.4.2 Desenvolvimento de iniciativas de integração sócio-profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho; 3.4.3 Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens desocupados, promovendo e treinando competências profissionalizantes; 3.4.4 Promoção de autonomia e da realização pessoal de jovens desocupados - Espaço referência para jovens; 3.4.5 Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUIA; 3.4.6 Criação de um serviço de resposta local e social compatível com os horários laborais das famílias (ocupação de crianças em horário alargado e formação de mulheres desempregadas); 3.4.7 Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola – Comunidade; 3.4.8 Desenvolvimento de iniciativas de intervenção na área da saúde mental; 3.4.9 Desenvolvimento de iniciativas de acompanhamento individualizado de famílias; 3.4.10 Desenvolvimento de iniciativas para o envolvimento e participação da comunidade na reabilitação do espaço público e espaços comuns; 3.4.11 Desenvolvimento de iniciativas de intervenção em famílias em situação de vulnerabilidade; 3.4.12 Desenvolvimento de iniciativas de intervenção especializada com jovens.

Estas ações irão permitir criar as condições para a integração socio-profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho e de rotinas profissionais, bem como o desenvolvimento de ações de apoio ao empreendedorismo social, prevenindo a criação do autoemprego.

No campo do combate ao insucesso e abandono escolar e na capacitação de jovens para a empregabilidade, serão desenvolvidas ações de educação e formação, de empreendedorismo e cidadania, proporcionando experimentação e vivências, com intuito de consolidar os seus projetos de vida, aliando atividades lúdicas e a ações de cariz cívico a um acompanhamento individualizado, bem como de desenvolvimento de atividades de mediação que atuem em situações de indisciplina e promovam a relação escola-comunidade.

Ao nível da coesão social e igualdade de oportunidades, será dada particular atenção às ações que contribuam para a inclusão social de famílias provenientes de contextos socioeconómicos mais vulneráveis, particularmente dos descendentes de imigrantes e minorias étnicas.

Em termos de ações de suporte à comunidade, será criado um serviço de ocupação de crianças, de resposta local e social, de qualidade adequada às necessidades dos horários laborais das famílias e serão promovidas ações junto de instituições de proximidade e com capacidade de atuação, de forma a garantir uma maior articulação entre as organizações com competências na área da saúde mental e o contexto social dos

indivíduos. De igual forma serão criadas ações de resposta de primeira linha, privilegiando uma abordagem individualizada e mediadora, visando garantir a equidade nas condições de acesso dos munícipes às diversas respostas/programas sociais existentes no concelho.

No caso do ambiente urbano, serão promovidas ações que contribuam para uma apropriação positiva do espaço público e espaços comuns e, conseqüentemente, para um incremento ao nível da imagem exterior dos territórios

Programa de Ação

Programa de Ação

Identificação das prioridades de investimento a mobilizar

As prioridades de investimento a mobilizar no âmbito do PEDU do concelho de Cascais correspondem às prioridades inscritas no PO Regional de Lisboa no Eixo 8 – Desenvolvimento urbano sustentável e descritas no convite de apresentação de candidatura dos PEDU: PI 4.5; PI 6.5; PI 9.8 e PI 9.1. A seleção das prioridades de investimento a acionar tem como ponderação os investimentos necessários para a prossecução da Estratégia de Desenvolvimento Urbano de Cascais, estabelecida tendo como base um diagnóstico concelhio. Estas prioridades de investimento dão respostas concretas a problemas e potencialidades identificadas no território de intervenção. O diagnóstico do concelho debruçou-se sobre as diversas temáticas que contribuem para o desenvolvimento urbano do território, por exemplo as dinâmicas socioeconómicas, a mobilidade e acessibilidade, o património e o turismo, entre outros, tendo sido identificadas características, que devido ao seu papel no desenvolvimento do concelho, foram considerados como fatores essenciais de ponderação para a definição da Estratégia de Desenvolvimento Urbano de Cascais e, por conseguinte, para a seleção das prioridades de intervenção. Neste âmbito, destacam-se as seguintes características: - Prosseguimento de um crescimento urbano extensivo, comprometendo recursos naturais, qualidade de vida das populações e atratividade do território; - Desordenamento urbanístico e territorial, existência de zonas desqualificadas e de áreas urbanas de génese ilegal e progressiva desertificação dos centros históricos; - Perda de identidade concelhia; - Grande assimetria espacial na distribuição socioeconómica da população concelhia, com concentração da maioria das infraestruturas no litoral-sul em contraponto com crescimento demográfico do interior; - Fraca capitação de espaços verdes públicos urbanos para recreio e lazer; - Consumo de energia elétrica ao nível doméstico superior ao nível regional e nacional; - Vias degradadas e com acessibilidade deficiente para o peão e excessiva afetação de espaço público ao automóvel. - Obstáculos e barreiras arquitetónicas para peões e ciclistas, acrescido da ocupação indiscriminada do espaço público pelas viaturas, em detrimento de espaço de prioridade para os peões; - Modelo de mobilidade assente sobretudo no modo rodoviário, especialmente em formas de utilização individual (crescente utilização do Transporte Individual e queda do Transporte Coletivo); - Melhoria da rede de transportes públicos, alargando a sua cobertura (especialmente de e para o interior) e promovendo a intermodalidade, particularmente com os modos suaves e com o transporte individual. As características do território identificadas constituem fatores de ponderação para o desenho da Estratégia de Desenvolvimento Urbano de Cascais que se decompõe, como explícito no ponto anterior, em eixos estratégicos de intervenção e medidas. Os eixos estratégicos de intervenção e, mais especificamente, as medidas necessárias para a sua prossecução encontram-se intimamente relacionados com as prioridades de intervenção a acionar. Isto é, para a prossecução da Estratégia de Desenvolvimento Urbano para o concelho de Cascais são mobilizadas as seguintes prioridades de investimento que permitirão a concretização de ações fundamentais à resolução dos problemas e valorização das potencialidades existentes: Prioridade de intervenção 4.5 – 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. Esta PI permitirá a implementação de projetos que têm como principal objetivo a minimização do impacto ambiental da mobilidade urbana, através da promoção de uma mobilidade urbana mais sustentável, alicerçada em modos alternativos ao transporte individual. Mais concretamente, esta PI permitirá a prossecução de ações que contribuirão para o reforço da rede de ciclovias e vias pedonais, para a atratividade do transporte público através da implementação de um sistema de transporte em sítio próprio e para a promoção de um sistema inteligente de tráfego. Prioridade de intervenção 6.5 – Adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído. Esta PI possibilitará a prossecução de projetos que visem a melhoria da qualidade do ambiente urbano através da maior apropriação do espaço urbano por parte da população e promovendo a instalação de novas atividades económicas. Engloba, projetos de reabilitação de espaços públicos urbanos e edificado associados às ARU do concelho de Cascais. Prioridade de intervenção 9.8 – A concessão de apoio à regeneração física, económica e social das comunidades desfavorecidas em zonas urbanas e rurais; Prioridade de intervenção 9.1 – Inclusão ativa, incluindo com vista à promoção da igualdade de oportunidades e da participação ativa e a melhoria da empregabilidade; Prioridade de intervenção 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 formação. A PI 9.8, a PI 9.1 e a PI 10.1 são complementares e ambas contribuem para a inclusão social de comunidades desfavorecidas através de projetos de reabilitação e refuncionalização de espaços edificados, tendo em vista a instalação de equipamentos e serviços de apoio social, e de medidas de combate à pobreza, ao abandono e insucesso escolar e ao desemprego, fomentando a igualdade de oportunidades, a participação ativa da população e o aumento da empregabilidade.

Investimentos, Ações e Metas

Prioridade de Investimento 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	
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;	FEDER	Eixo 1. Promover a mobilidade urbana sustentável assente numa estratégia de baixo teor de carbono/1.1. Reforço da rede de ciclovias e de vias pedonais	Vias dedicadas à mobilidade s suaves ou à redução de emissões de carbono	1,30	9,00	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa	23021 5,00	22129 5,00	952 258,00€
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;	FEDER	Eixo 1. Promover a mobilidade urbana sustentável assente numa estratégia de baixo teor de carbono / 1.2. Estruturação de corredores urbanos de procura elevada no concelho de Cascais	Vias dedicadas à mobilidade s suaves ou à redução de emissões de carbono	1,30	9,00	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa	23021 5,00	22129 5,00	750 000,00€

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;	FEDER	Eixo 1. Promover a mobilidade urbana sustentável assente numa estratégia de baixo teor de carbono / 1.3. Minimização do impacto do tráfego rodoviário no meio urbano	Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono	1,30	9,00	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa	230215,00	230215,00	50 000,00€
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;	FEDER	Eixo 2. Promover a qualidade do ambiente urbano e a dinamização sociocultural e económica do concelho de Cascais / 2.2. Incremento e qualificação dos espaços públicos urbanos	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas	5410,00	14427,00	Aumento do grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano	2,00	2,00	759 312,00€
09.08 - A concessão de apoio à regeneração física, económica e social das comunidades desfavorecidas em zonas urbanas e rurais;	FEDER	Eixo 3. Regeneração física e social das comunidades desfavorecidas / 3.1. Requalificação de edifícios de habitação social	Habitacões reabilitadas em áreas urbanas	34,00	34,00	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção	2,00	2,00	325 427,00€

09.08 - A concessão de apoio à regeneração física, económica e social das comunidades desfavorecidas em zonas urbanas e rurais;	FEDER	Eixo 3. Regeneração física e social das comunidades desfavorecidas / 3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas	54013,00	120013,00	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção	2,00	2,00	734 981,00€
09.08 - A concessão de apoio à regeneração física, económica e social das comunidades desfavorecidas em zonas urbanas e rurais;	FEDER	Eixo 3. Regeneração física e social das comunidades desfavorecidas / 3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas	2980,00	4574,00	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção	2,00	2,00	224 581,00€

Outros Indicadores (Indicador base de PI e Indicadores complementares)

Prioridade de Investimento 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	
		Medida	Indicador	Meta 2018	Meta 2023	Indicador	Meta 2018	Meta 2023	

Total da Proposta de Contratualização por Fundo

Fundo	Valor
FEDER	3 796 559,00€
Total	3 796 559,00€

Realização

Síntese das principais realizações, incluindo mecanismos de recolha de dados para cálculo dos indicadores

Os indicadores de realização e de resultados são:

PI 4.5

Realização | Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) : Considera-se o valor total das vias dedicadas à mobilidade suave previsto nas ações (9 km até 2023). A meta de 2018 corresponde à estimativa de realização do troço prioritário da EN249 (1,3 km). O custo por km, face ao valor de investimento elegível, é de 201403 €.

Resultado | Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO₂): O valor de emissões estimado para 2023 na área urbana da AML é de 3848100 Ton/CO₂, partindo de uma base de referência de 4275667 Ton/CO₂ em 2012 (indicadores PAMUS, AML). Não sendo apresentado o valor do concelho quanto à emissão de gases de efeito de estufa em 2012 e observando que, em 2009, na parte afeta à mobilidade, o valor de referência do Município era de 246269 Ton/CO₂, considerou-se a partir deste valor a estimativa da redução anual das emissões de gases com efeitos de estufa do concelho até 2023 no valor de 24974 Ton/CO₂ (indicadores PAMUS/AML). Assim prevê-se que a emissão em 2018 será de 230215 Ton/CO₂ e a emissão em 2023 será de 221295 Ton/CO₂.

PI 6.5

Realização | Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m²): Foi considerado o pressuposto de investimento: 100 €/m² de área bruta de espaço público. De acordo com a CMC, no âmbito da reabilitação urbana do espaço público, as ações que se pretendem desenvolver ainda não dispõem dos respetivos projetos de execução, pelo que: (1) o valor apresentado corresponde ao valor médio segundo a experiência da CMC nas obras realizadas; (2) o valor considera o tipo de patologias que habitualmente se detetam nestes espaços e a tipologia de intervenção associados; e (3) o valor proposto deve ser entendido como referência e verificável na maior parte das intervenções que a CMC pretende realizar. Considerando o valor de investimento previsto (empreitadas), estima-se a criação/reabilitação de 14427 m² de espaço público até 2023. A meta 2018 corresponde à estimativa de realização a 3 anos (5410 m²); Edifícios públicos ou comerciais construídos ou renovados em áreas urbanas (m²): Não determinado.

Resultado | Grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10): Considera-se a meta >2, estabelecida no PO Lisboa, para 2018 e 2023. O grau de satisfação será apurado através da realização de um inquérito (frequência de relato anual/1ºapuramento após a conclusão da 1ªintervenção).

PI 9.8

Realização | Habitações reabilitadas em áreas urbanas (unidades de habitação): De acordo com a data de início e conclusão das ações, estima-se a reabilitação de 13 fogos devolutos e a reabilitação de 21 fachadas de habitações até 2018 e até 2023. Estes 34 fogos têm um custo de reabilitação associado de 19143 €/habitação; Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m²): Segundo as ações previstas e as datas de início/conclusão das intervenções, estima-se a reabilitação de 56993 m² até 2018 e de 124587 m² até 2023 (agrega as Medidas 3.2 e 3.3). O custo de espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas é de 15 €/m².

Resultado | Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10): Considera-se a meta >=2, estabelecida no PO Lisboa, para 2018 e 2023. O grau de satisfação será apurado através da realização de um inquérito (frequência de relato anual/1ºapuramento após a conclusão da 1ªintervenção).

Modelo de Governação

Modelo de Governação

Modelo de gestão e organização que assegurem a prossecução do Plano com eficácia e eficiência, incluindo descrição da equipa técnica

O modelo de gestão e organização para a governação do PEDU é estruturado em quatro órgãos com responsabilidades definidas, articuladas entre si, no sentido de garantir a implementação eficiente do plano. Estes órgãos são: Executivo Municipal; Estrutura de Apoio do PEDU; Observatório de Desenvolvimento Urbano de Cascais (ODUC); Conselho Consultivo para o Financiamento (CCF).

O PEDU é centralizado no Executivo Municipal, o qual tem o poder de programar e operacionalizar os projetos previstos no quadro de ações definido, coadjuvado por uma Comissão Técnica Municipal que é auxiliada pela Estrutura Técnica Municipal. O Conselho Consultivo para o Financiamento e o Observatório de Desenvolvimento Urbano verificam o desenvolvimento das questões financeiras e urbanas, respetivamente, desempenhando um papel fundamental na avaliação e validação de propostas, permitindo uma análise independente nos processos nos quais o município se assume como parte interessada.

Cada órgão assume as seguintes funções:

Executivo Municipal: Órgão executivo colegial do município, assume o papel deliberativo e é responsável pela: Coordenação global do PEDU e da Estrutura de Apoio ao PEDU; Articulação com as diferentes Entidades Externas de monitorização do PEDU e de gestão financeira; Aprovação dos relatórios de monitorização, de avaliação e de revisão do plano de ação; Solicitação de medidas corretivas em resultado dos pareceres do ODUC e da informação do CCF.

CCF: Órgão consultivo de apoio ao Executivo e presidido por representante do Executivo Municipal. Poderá ser auscultado em razão da implementação das ações previstas no PEDU, nomeadamente aquelas em que o Município de Cascais é promotor. É um órgão consultivo, que poderá ser constituído por representantes dos parceiros institucionais ou da comunidade local com interesse na implementação do PEDU, a convidar pelo Executivo.

ODUC: Assegura a avaliação global da intervenção e assume o papel de órgão consultivo. Poderá ser constituído por técnicos municipais e/ou por técnicos externos, com a seguinte missão: Avaliação dos relatórios sobre a execução, a monitorização e a avaliação do PEDU apresentados pela Estrutura de Apoio; Elaboração de pareceres sobre a avaliação do PEDU e comunicação ao Executivo Municipal.

Estrutura de Apoio ao PEDU: Corresponde à Comissão Técnica Municipal responsável pela gestão operacional dos investimentos e metas do PEDU, encontrando-se em estrita relação com o Executivo Municipal e com a Equipa Técnica Municipal, que engloba os diferentes departamentos técnicos do município, os quais facultam o suporte técnico para a concretização das suas funções. Esta comissão é coordenada por pelo menos dois técnicos, oriundos da esfera municipal, vocacionados para as seguintes temáticas: (a) financiamento comunitário, e (b) planeamento estratégico e desenvolvimento urbano. Este órgão terá as seguintes responsabilidades: Coordenar as atividades desenvolvidas no âmbito do PEDU e o seu alinhamento com as opções de execução deliberadas; Procurar complementaridades e soluções inovadoras para potenciar os resultados dos investimentos; Mobilizar e gerir os contactos diretos com os parceiros e com proprietários privados, com vista a concretizar o grau de alavancagem de desenvolvimento económico previsto na estratégia; Manter atualizado o quadro de execução física e financeira do PEDU; Manter atualizado a informação junto das autoridades de gestão; Garantir a articulação com o núcleo de apoio técnico do PEDU.

Equipa Técnica Municipal: Núcleo de apoio técnico do PEDU, constituído por uma equipa multidisciplinar de suporte à Comissão Técnica Municipal, com elementos de vários departamentos municipais, sendo responsável por: Elaborar relatórios de execução, de monitorização e avaliação a apresentar ao ODUC, com periodicidade a definir; Formular medidas corretivas de acordo com a indicação do Executivo, em resultado dos pareceres do ODUC; Executar ações de comunicação e divulgação; Garantir a implementação do IFRRU, nomeadamente: Disponibilizar informação aos proprietários privados sobre o IFRRU; Instruir e apreciar as candidaturas de projetos, verificando, designadamente o seu enquadramento nas regras definidas para o instrumento financeiro; Formular pareceres técnicos sobre a viabilidade dos projetos; Manter atualizado a informação junto da Estrutura de Apoio ao PEDU sobre cada projeto; Prestar apoio à Estrutura de Apoio ao PEDU na preparação dos relatórios de execução; Efetuar acompanhamento físico e financeiro das candidaturas aprovadas.

Indicativamente, o órgão correspondente ao Executivo Municipal será representado pelo Sr. Vice-Presidente da Câmara Municipal, Miguel Pinto Luz, que será coadjuvado pelo Diretor da Direção Municipal de Apoio à Gestão (DMAG), Filipe Nascimento, e pelo Diretor do Departamento de Planeamento e Participações (DPC), Vítor Guerreiro da Silva, que assumem a função de coordenadores da Estrutura de Apoio do PEDU.

Mecanismos de acompanhamento e avaliação

Os mecanismos de acompanhamento e avaliação visam a identificação de fatores críticos que condicionaram ou potenciaram a implementação da estratégia e os respetivos resultados, com destaque para a deteção de desvios de execução face aos objetivos e metas programadas, dificuldades e constrangimentos associados aos mesmos desvios para proceder a ajustamentos ou alterações na programação e gestão dos apoios e/ou outras dimensões que se revelem necessários para atingir os objetivos fixados.

De acordo com o modelo de gestão e organização apresentado anteriormente apresenta-se o contributo de cada órgão para o acompanhamento e avaliação do PEDU:

Ao Executivo do Município de Cascais compete aprovar o relatório de monitorização e avaliação do PEDU, bem como verificar a pertinência de medidas corretivas, solicitando, quando necessário a redefinição do programa de investimentos;

Ao Conselho Consultivo para o Financiamento compete o apoio consultivo independente ao Executivo na implementação do PEDU;

Ao ODUK compete dar o seu parecer sobre o planeamento das ações, os resultados alcançados e o seu impacto no território, de acordo com a informação transmitida pela Estrutura de Apoio ao PEDU, e transmiti-lo ao Executivo Municipal;

À Estrutura de Apoio ao PEDU compete efetuar a gestão operacional do plano, recolher e analisar as metas de realização e resultados esperados e elaborar os relatórios de monitorização e de avaliação do PEDU. Os resultados são enviados ao ODUK, com o intuito de apreciar o trabalho efetuado e dar parecer de acordo com o nível e a natureza da prossecução do PEDU.

Os mecanismos de acompanhamento e avaliação deverão permitir, de uma forma ágil e em tempo útil, detetar pontos críticos na implementação do PEDU e introduzir as necessárias medidas corretivas. Neste sentido, definem-se os seguintes mecanismos:

Reuniões do Executivo Municipal: O Executivo reunirá, com periodicidade a definir, com o Conselho Consultivo para o Financiamento, o ODUK e a Estrutura de Apoio ao PEDU. Podem ou não ser, consoante as necessidades e as temáticas, reuniões independentes, de forma a garantir uma estreita articulação com os diferentes grupos de trabalho. Estas reuniões têm o objetivo de apresentar resultados, monitorizar a implementação das ações e avaliar o seu contributo para os objetivos e metas definidos. Sustentado nos pareceres do ODUK e do Conselho Consultivo para o Financiamento, o Executivo validará as opções tomadas ou solicitará a introdução de medidas corretivas.

Reuniões técnicas: Estas reuniões permitirão o acompanhamento da implementação do PEDU entre a equipa técnica, bem como a preparação de relatórios de execução física e financeira e relatórios de monitorização e avaliação;

Reuniões com proprietários privados: Considerando a relevância da integração dos proprietários privados no processo, serão definidas datas de atendimento aos promotores, para a realização de ponto de situação das ações a executar com o seu apoio. Caso seja pertinente serão convocadas reuniões de caráter extraordinário.

Visitas de acompanhamento aos projetos em execução e elaboração dos respetivos relatórios de execução. Relatórios de execução física e financeira: Estes relatórios deverão ser preparados pelo núcleo técnico para acompanhamento da implementação do PEDU com carácter temporal a definir;

Relatórios de monitorização e avaliação: Os relatórios de monitorização e avaliação, realizados numa periodicidade a definir, devem ter por base os indicadores de realização e resultado definidos para a implementação do PEDU. Considerando que os diferentes projetos são executados ao longo do período de vigência do PEDU, a avaliação irá acompanhar todo o período de execução, sugerindo-se: Avaliação Intercalar, com o objetivo principal de identificar eventuais desvios de execução face às expectativas e ao programado, as principais dificuldades e constrangimentos responsáveis e proceder a ajustamentos ou alterações no PEDU e resultados esperados, na programação e gestão dos apoios, na dinamização da parceria e/ou outras dimensões, que se revelem necessários em função dos resultados da Avaliação, para a prossecução dos objetivos em causa; Avaliação Final, centrada no contributo dos resultados e impactos da intervenção para os objetivos estratégicos e na formulação de recomendações a ter em conta na preparação de novas intervenções com características semelhantes; Página de Internet e Questionário Online, com carácter opcional, pretende servir de espaço de divulgação aos cidadãos o ponto de situação das operações, os constrangimentos de circulação e aferir o grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano.

Envolvimento e responsabilidades dos parceiros

As atividades e projetos desenvolvidos no âmbito do PEDU de Cascais, ainda que promovidos e assegurados, na sua grande parte, em exclusividade pela Câmara Municipal de Cascais, preveem o envolvimento da comunidade e de diversas entidades locais no domínio da educação, cultura, promoção da economia local, desporto, apoio social entre outras que venham a revelar-se pertinentes à concretização com sucesso dos investimentos.

A persecução dos objetivos do PEDU requerem o envolvimento da comunidade local e de parceiros externos. Nesta perspetiva é fundamental a utilização de instrumentos e mecanismos de publicidade e comunicação que procurem informar a população local e outros investidores das atividades a realizar no âmbito do PEDU. Assim, deverão ser utilizados os seguintes mecanismos: Sítio de Internet, referente ao PEDU, onde será comunicado o IFRRU, e toda a informação referente ao mesmo; Brochura, conceção e edição de uma pequena brochura de grande divulgação que faça um resumo simples e acessível dos objetivos e estrutura do PEDU; Folhetos, elementos de grande divulgação sobre aspetos específicos que interesse salientar, nomeadamente sobre o IFRRU; Newsletter, conceção e edição de uma publicação periódica de divulgação semestral que permita o acompanhamento da execução da globalidade do PEDU; Divulgação nos meios de comunicação social local, através de anúncios institucionais, sempre que seja aconselhável a divulgação de informação na imprensa diária; e anúncios específicos e entrevistas sobre aspetos relevantes que envolvam as intervenções operacionais ou que justifiquem um enquadramento global; Sessões públicas de informação técnica para divulgação do IFRRU; Sessões informais de partilha de informação/ testemunhos; Sessões privadas com parceiros para análise, avaliação e/ou acompanhamento de projeto.

Os parceiros executores e privados a implementar projetos no âmbito do IFRRU deverão assumir as seguintes responsabilidades:

- Implementar os projetos, garantindo: A execução do(s) projeto(s), de acordo com a descrição e metas definidas; A implementação do(s) projeto(s) nos termos e prazos previstos, respeitando sempre as normas legais e fiscais aplicáveis aos FEEI; A comunicação à Estrutura de Apoio ao PEDU de qualquer decisão ou modificação com influência nas condições definidas no(s) projeto(s) que promove; A divulgação do(s) projeto(s) e de todo o PEDU; A existência de informação relativa à elaboração e implementação do(s) projeto(s), incluindo de ordem financeira e física.
- Contribuir para a monitorização do PEDU;
- Divulgar os seus projetos respeitando as regras definidas pelas autoridades de gestão.

Quadro de Investimentos

Quadro de Investimentos

P.I.	Designação do Investimento	NIF Promotor	Promotor Nome	Valor Invest. Total	Ano Início	Freguesia	% Imp.
04.05	1.1.1 - Construção de acessibilidades pedonais e cicláveis na EN 249	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	400 000,00€	2015		100,00
04.05	1.1.2- Implementação da rede ciclável estruturante concelhia (1ª Fase)	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	1 504 516,00€	2015		100,00
04.05	1.2.1 - Implementação do sistema de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP) - 1ª Fase	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	1 500 000,00€	2015		100,00
04.05	1.3.1 - Implementação do Sistema Inteligente de Tráfego do concelho de Cascais	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	100 000,00€	2015		100,00

09.08	3.1.1 - Requalificação do edificado do Bairro da Torre	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	365 418,00€	2017	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00
09.08	3.1.2 - Requalificação do edificado do Bairro da Madorna	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	285 436,00€	2017	São Domingos de Rana	100,00
09.08	3.2.1 - Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	20 000,00€	2016	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00
09.08	3.2.2 - Reabilitação do Campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	7 500,00€	2016	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00
09.08	3.2.4 - Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	200 000,00€	2016	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00
09.08	3.2.5 - Requalificação urbanística do Bairro das Faceiras	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	125 000,00€	2016	São Domingos de Rana	100,00
09.08	3.3.1 - Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	57 500,00€	2016	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00
09.08	3.3.2 - Reabilitação da Creche Torre-Guia	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	291 555,00€	2016	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00
09.08	3.3.3 - Reabilitação do Jardim de Infância da Torre	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	39 950,00€	2016	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00
09.08	3.3.4 - Reabilitação do Centro Porta Amiga da AMI (Bairro da Torre)	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	23 392,00€	2016	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00
09.08	3.3.5 - Reabilitação do Polo Comunitário da Torre	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	26 765,00€	2016	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00

09.08	3.3.6 - Requalificação do Polo Comunitário da Galiza	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	10 000,00€	2016	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00
09.08	3.2.3 - Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermelha	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	1 117 462,00€	2018	Alcabideche	100,00
06.05	2.2.1 - Reabilitação de espaço público da Vila de Cascais	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	335 858,00€	2015	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00
06.05	2.2.2 - Reabilitação de espaço público do Estoril	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	255 791,00€	2015	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00
06.05	2.2.4 - Reabilitação de espaço público de Caparide	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	85 000,00€	2015	São Domingos de Rana	100,00
06.05	2.2.5 - Reabilitação de espaço público da Abóboda	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	85 000,00€	2015	São Domingos de Rana	100,00
06.05	2.2.6 - Reabilitação de espaço público de Trajouce	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	51 000,00€	2015	São Domingos de Rana	100,00
06.05	2.2.7 - Reabilitação de espaço público de Alcabideche	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	102 000,00€	2015	Alcabideche	100,00
06.05	2.2.8 - Reabilitação de espaço público de Alcoitão	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	68 000,00€	2015	Alcabideche	100,00
06.05	2.2.10 - Reabilitação de espaço público da Galiza	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	59 500,00€	2015	União das freguesias de Cascais e Estoril	100,00
06.05	2.2.9 - Reabilitação de espaço público de Alvide	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	64 000,00€	2015	Alcabideche	100,00
06.05	2.2.11 - Reabilitação de espaço público de Rebelva	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	127 500,00€	2015	União das freguesias de Carcavelos e Parede	100,00
06.05	2.2.12 - Reabilitação de espaço público de S. Domingos de Rana	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	59 500,00€	2015	São Domingos de Rana	100,00
06.05	2.2.3 - Reabilitação de espaço público de Carcavelos	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	225 475,00€	2015	União das freguesias de Carcavelos e Parede	100,00

06.05	Bolsa de Instrumento Financeiro	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	6 000 000,00€	2016		100,00
09.08	Bolsa de Instrumento Financeiro	505187531	MUNICÍPIO DE CASCAIS	3 000 000,00€	2016		100,00

Documentos

Tipo	Nome	Data	Utilizador
Plano de ação de regeneração urbana	PARU_Cascais_1.pdf	22/03/2016 13:25	505187531
Comprovativo	Comprovativo da Candidatura PEDU EIDT-99-2015-03-025.pdf	29/09/2015 15:11	
Comprovativo	Comprovativo da Candidatura PEDU EIDT-99-2015-03-025.pdf	22/03/2016 15:01	
Comprovativo	Comprovativo da Candidatura PEDU EIDT-99-2015-03-025.pdf	15/04/2016 10:06	
Plano de ação integrado para comunidades desfavorecidas	PAICD_Cascais_2.pdf	14/04/2016 16:41	505187531
Plano de mobilidade urbana sustentável	Estratégia PAMUS AML.pdf	29/09/2015 09:43	505187531
Prioridades de Investimento a mobilizar	PEDU_Cascais_V Final_2.pdf	14/04/2016 16:40	505187531
Plano de mobilidade urbana sustentável	Diagnóstico PAMUS AML.pdf	29/09/2015 09:42	505187531
Ficha resumo do plano de ação de regeneração urbana	PARU Fichas_V1.pdf	22/03/2016 13:25	505187531
Prioridades de Investimento a mobilizar	Prioridades de Investimento a mobilizar_R3.pdf	14/04/2016 14:15	505187531
Plano de mobilidade urbana sustentável	Componentes PAMUS_Cascais_2.pdf	14/04/2016 16:42	505187531
Ficha resumo do plano de ação integrado para comunidades desfavorecidas	PAICD Fichas_V2.pdf	14/04/2016 14:13	505187531
Ficha resumo do plano de mobilidade urbana sustentável	PAMUS Fichas_V2.pdf	14/04/2016 14:13	505187531

Resumo dos Dados:

Nome Beneficiário	MUNICÍPIO DE CASCAIS	NIF	505187531
Submetido por	PAULO RAFAEL DA SILVA DOS SANTOS	NIF	186163649
Data de Submissão	15-04-2016		