

METRÓPOLES

41

REVISTA DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA \ \ DEZ 2020

DOSSIÊ
ALTERAÇÕES
CLIMÁTICAS
NA AML

**FUNDOS
COMUNITÁRIOS**
ESTRATÉGIA REGIONAL
DE LISBOA - AML 2030

**IMAGENS
METROPOLITANAS**
GUTA DE CARVALHO

PATRIMÓNIO
REAL EDIFÍCIO DE
MAFRA



**MAIS E MELHOR
TRANSPORTE
PÚBLICO NA AML**

ALCOCHETE . ALMADA . AMADORA . BARREIRO . CASCAIS . LISBOA . LOURES . MAFRA . MOITA . MONTIJO
ODIVELAS . OEIRAS . PALMELA . SEIXAL . SESIMBRA . SETÚBAL . SINTRA . VILA FRANCA DE XIRA

MUNICÍPIOS QUE CONSTITUEM A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

\ ALCOCHETE

Largo S. João Baptista
2894-001 ALCOCHETE
Tel. 21 234 86 00 . Fax 21 234 86 90
www.cm-alcochete.pt

\ ALMADA

Largo Luis de Camões
2800-158 ALMADA
Tel. 21 272 40 00 . Fax 21 272 45 55
www.m-almada.pt

\ AMADORA

Av. Movimento das Forças Armadas
2700-595 AMADORA
Tel. 21 436 90 00 . Fax 21 492 20 82
www.cm-amadora.pt

\ BARREIRO

Rua Miguel Bombarda
2834-005 BARREIRO
Tel. 21 206 80 00 . Fax 21 206 80 01
www.cm-barreiro.pt

\ CASCAIS

Praça 5 de outubro
2754-501 CASCAIS
Tel. 800 203 186. Fax 21 482 50 30
www.cascais.pt

\ LISBOA

Praça do Município
1149-014 LISBOA
Tel. 21 323 61 00
www.cm-lisboa.pt

\ LOURES

Praça da Liberdade
2674-501 LOURES
Tel. 21 115 01 00 . Fax 21 115 17 09
www.cm-loures.pt

\ MAFRA

Praça do Município
2644-001 MAFRA
Tel. 261 810 100 . Fax 261 810 130
www.cm-mafra.pt

\ MOITA

Praça da República
2864-007 MOITA
Tel. 21 280 67 00 . Fax 21 289 49 28
www.cm-moita.pt

\ MONTIJO

Rua Manuel N. Nunes Almeida
2870-352 MONTIJO
Tel. 21 232 76 00 . Fax 21 232 76 08
www.mun-montijo.pt

\ ODIVELAS

Rua Guilherme Gomes Fernandes
2675-372 ODIVELAS
Tel. 21 932 00 00 . Fax 21 934 43 93
www.cm-odivelas.pt

\ OEIRAS

Largo Marquês de Pombal
2784-501 OEIRAS
Tel. 21 440 83 00 Fax 21 440 87 12
www.cm-oeiras.pt

\ PALMELA

Largo do Município
2954-001 PALMELA
Tel. 21 233 66 00 . Fax 21 233 66 19
www.cm-palmela.pt

\ SEIXAL

Alameda dos Bombeiros Voluntários, n.º 45
2844-001 SEIXAL
Tel.: 212 276 700
www.cm-seixal.pt

\ SESIMBRA

Rua da República, 3
2970-741 SESIMBRA
Tel. 21 228 85 00
www.sesimbra.pt

\ SETÚBAL

Praça do Bocage
2901-866 SETÚBAL
Tel. 265 541 500 . Fax 265 541 523
www.mun-setubal.pt

\ SINTRA

Largo Dr. Virgílio Horta
2714-501 SINTRA
Tel. 21 923 85 00 . Fax 21 923 86 82
www.cm-sintra.pt

\ VILA FRANCA DE XIRA

Praça Afonso de Albuquerque, 2
2600-093 VILA FRANCA DE XIRA
Tel. 263 280 480 . Fax 263 276 002
www.cm-vfxira.pt

TEMPO DE NOVOS DESAFIOS

AGENTES DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA COORDENAM ESFORÇOS

O período pandémico que se tem vivido nos últimos meses tem exigido, de todos nós, a articulação de múltiplas respostas a desafios que passaram a ser colocados diariamente aos municípios de uma região onde vivem 2,8 milhões de pessoas.

A criação de uma plataforma de gestão integrada, a abertura de centros de diagnóstico, a realização de reuniões de coordenação regulares com o governo e instituições de saúde, as medidas de prevenção adotadas para os lares e creches, e o trabalho desenvolvido no serviço público de transporte de passageiros, foram algumas das medidas tomadas para mitigar os efeitos nefastos da pandemia.

Temos, contudo, noção que os próximos meses continuarão a ser muito exigentes e que será necessário consolidar a coordenação das medidas de apoio tomadas pelas autoridades nacionais, locais e regionais, para que os serviços públicos de apoio às famílias e às empresas sejam efetivos.

REVOLUCIONAR A MOBILIDADE

A situação dos transportes públicos é, desde o início da pandemia, uma das principais preocupações da AML, que, em parceria com as autarquias, governo e operadores, teve de tomar as medidas que cada momento específico exigia, para que o direito à mobilidade, em condições de segurança, continuasse a ser uma pedra basilar da população da área metropolitana de Lisboa.

O aumento gradual da oferta de serviço público de transportes, que já permitiu consolidar níveis de oferta idênticos aos que se verificavam no período pré-pandémico, o cumprimento rigoroso de medidas de segurança e higienização nos veículos e a capacitação financeira do setor configuram o eixo central do trabalho que está a ser desenvolvido, no sentido de injetar maior confiança no sistema de transporte público de passageiros.

Num ano marcado por enormes dificuldades, não podemos desistir de continuar a consolidar o caminho trilhado em abril de 2019, que revolucionou todo o



Revista EuroTransporte

sistema de mobilidade na região metropolitana e entrou na vida de centenas de milhares de utentes, que viram no novo sistema tarifário Navegante a certeza de uma mobilidade mais livre e sem fronteiras.

O concurso de transporte rodoviário de passageiros, que aumentará em cerca de 40% os serviços, e a constituição da TML - Transportes Metropolitanos de Lisboa, que será a entidade responsável pela gestão do serviço público de transportes rodoviários da área metropolitana, serão por isso, realidade em 2021, e passos importantes que mostram que, hoje e amanhã, ainda temos muito por onde caminhar.

DESAFIOS CLIMÁTICOS

Após um processo de dois anos, que envolveu mais de 2.700 pessoas em representação de 300 entidades públicas e privadas, foi apresentado em dezembro de 2019, o Plano Metropolitano de Adaptação às Alterações Climáticas da Área Metropolitana de Lisboa (PMAAC-AML), que aponta um caminho adaptativo para a redução da exposição das pessoas, infraestruturas e atividades aos riscos climáticos.

Na mesma altura foi também assinado um Compromisso para Adaptação às Alterações Climáticas, por parte dos 18 municípios da AML, onde se assumem importantes metas da neutralidade carbónica até 2050 e a necessidade de adotar medidas de redução de vulnerabilidades e de exposição aos riscos.

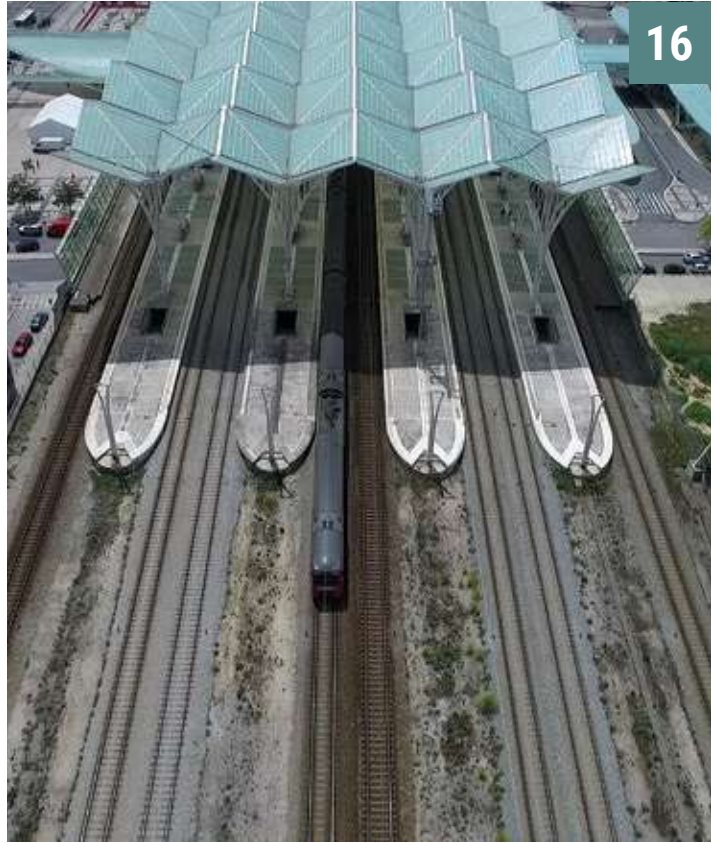
VISÃO ESTRATÉGICA

Finalmente, uma nota de destaque para a Estratégia Regional 2030, acordada entre a AML e a CCDRLVT, e que estabelece, para os próximos anos, uma visão de desenvolvimento económico, social e ambiental para a área metropolitana de Lisboa, alicerçada numa vasta pluralidade de contributos dos diversos atores regionais.

Acreditamos que se continuarmos a unir esforços de forma continuada e concertada ao nível local e intermunicipal, seremos capazes de concretizar os objetivos estratégicos que nos propomos atingir.



6



16



38



52



46



58

DOSSIÊ**Plano Metropolitano de Adaptação às Alterações Climáticas da AML**

6

Preparar a região para os desafios climáticos

DESTAQUE**Mais e melhor transporte público na AML**

16

Da cimeira ao PART

Navegante, o novo sistema tarifário que tudo mudou

Concurso rodoviário

Pensar e planear um futuro melhor

A resposta da AML no contexto da pandemia

FUNDOS COMUNITÁRIOS

38

O Fundo Social Europeu no Pacto da AML

Estratégia Regional de Lisboa - AML 2030

IMAGENS METROPOLITANAS

46

Guta de Carvalho

PATRIMÓNIO**Real Edifício de Mafra**

52

AINDA EM DESTAQUE NA AML

58

Valorização territorial e resiliência comunitária

Inovar o território metropolitano

40 projetos que ligam a AML a instituições europeias

AML terá Observatório do Desporto e da Atividade Física

Mural 18 – Programação em rede apoia agentes culturais

METRÓPOLES 2020

FICHA TÉCNICA . **Diretor** Carlos Humberto de Carvalho **Conselho Redatorial** Carlos Humberto de Carvalho, João Pedro Domingues, Filipe Miranda Ferreira e Emanuel Costa **Colaboração Externa** **Imagens Metropolitanas** Guta de Carvalho, **Património** Câmara Municipal de Mafra **Colaboração Interna** **Dossiê**: Isabel Pina e Frederico Metelo (consultor); **Destaque** **Da Cimeira ao PART** Sérgio Pinheiro e Anabela Fernandes, **Navegante** Ana Fernandes Rosado e Rute Geraldês (consultoras), **Concurso rodoviário** Ana Oliveira (consultora), **Pensar e planear um futuro melhor** Sérgio Pinheiro, **A resposta da AML no contexto da pandemia** Catarina Marcelino e Sónia Galiaú; **Fundos Comunitários** Pacto AML Equipa Multidisciplinar Gestão dos FEEI e do PDCT, **Estratégia Regional AML 2030** Filipe Miranda Ferreira; **Ainda em destaque na AML** **Valorização Territorial** José Reis Correia, **Inovar o território metropolitano** Paula Afonso, **40 projetos que ligam a AML a instituições europeias** Paulo Alves, **Observatório do Desporto e da Atividade Física** e **Mural 18** Paulo Alves. **Edição e Coordenação Editorial** Mariana Coelho e Paulo Alves **Fotografia Capa** Luís Filipe Catarino/Câmara Municipal de Lisboa. **Redação e propriedade** Área Metropolitana de Lisboa, Rua Cruz de Santa Apolónia, 23, 25 e 25 A, 1100-187 LISBOA / Tel.: 218428570 Fax: 218428577 / Site: www.aml.pt / **Distribuição Gratuita** ISSN 1645-7021/ **Depósito Legal** n.º 195580/03 **Tiragem** 1500 exemplares. Anual

PLANO METROPOLITANO PREPARA A REGIÃO PARA OS DESAFIOS CLIMÁTICOS



A Área Metropolitana de Lisboa (AML) apresentou, no dia 6 dezembro de 2019, numa cerimónia realizada no Museu Nacional dos Coches, em Lisboa, o Plano Metropolitano de Adaptação às Alterações Climáticas da Área Metropolitana de Lisboa (PMAAC-AML).

A elaboração do plano decorreu entre janeiro de 2018 e dezembro de 2019. Foi um processo de co-construção amplamente participado, assente numa estratégia de comunicação sem paralelo nos processos de planeamento realizados em Portugal.

Através do programa de comunicação, capacitação e sensibilização do PMAAC-AML foram realizados 44 eventos (41 workshops e três conferências), envolvendo aproximadamente, 2700 participantes, em

representação dos 18 municípios da AML e de 300 entidades, públicas e privadas, de âmbito nacional, metropolitano e local.

A cerimónia de apresentação do plano culminou com a assinatura do Compromisso para Adaptação às Alterações Climáticas, por parte dos 18 municípios da AML.

Estes reconhecem a emergência climática global e, comprometidos com os objetivos da neutralidade carbónica até 2050, assumem a urgência de adaptar o território metropolitano às alterações climáticas e de reduzir as suas vulnerabilidades e a exposição das comunidades aos riscos, atuando de forma continuada e concertada ao nível local e intermunicipal na concretização dos objetivos estratégicos do PMAAC-AML.

Ao longo dos últimos 50 anos, o clima da área metropolitana de Lisboa enfrentou diversas alterações.

Os estudos climáticos desenvolvidos no âmbito do PMAAC-AML permitiram identificar, desde 1971, subidas consistentes das temperaturas médias e temperaturas máximas, ocorrência cada vez mais regular e intensa de ondas de calor e de secas e redução dos volumes pluviométricos globais, a par de alterações nos padrões de sazonalidade.

Em paralelo, impulsionado pelo aumento da temperatura média global da atmosfera à superfície, o nível médio das águas do mar do litoral metropolitano tem vindo a subir como consequência da dilatação térmica global do oceano e do degelo de glaciares, campos de gelo e mantos de gelo da Gronelândia e da Antártida e das plataformas de gelo das regiões polares.

As projeções climáticas estudadas para a área metropolitana de Lisboa permitiram compreender que, mesmo num contexto desejável de profunda e acelerada descarbonização global, com a qual a AML está profundamente comprometida, a inércia do sistema climático global originará a manutenção de todas as tendências recentes até ao final deste século.

Esta trajetória climática agravará os impactes sobre os sistemas naturais, sociais e económicos, que já atualmente ocorrem, e dos quais resultam secas, cheias e inundações rápidas, incêndios rurais e florestais, eventos de calor extremo, tempestades e galgamentos e inundações nas zonas costeiras.

É neste contexto de emergência climática e de reconhecimento das profundas implicações que as mudanças em curso no clima trarão para o território metropolitano e para as suas comunidades, que se torna imperativo encetar um caminho adaptativo que permita reduzir a vulnerabilidade territorial e setorial a partir da contenção e da redução da exposição das pessoas, infraestruturas e atividades aos riscos climáticos, tendo por referência o princípio de precaução, e de preparar as comunidades, as instituições locais e metropolitanas e as atividades económicas para lidarem com o futuro quadro climático.

Visão metropolitana: reduzir a vulnerabilidade da AML às alterações climáticas

Uma metrópole preparada para lidar com as alterações climáticas, promovendo a adaptação como um instrumento para construir um território mais sustentável, para garantir um modelo de desenvolvimento mais equitativo e territorialmente mais justo, para afirmar a sua capacidade de inovação e a sua atratividade global.

A resposta a este desafio está assumida na visão metropolitana de adaptação. Uma visão abrangente, e que foi construída ao longo do processo de planeamento conduzido pela AML, mas que resultou da colaboração das 18 autarquias, de inúmeras entidades da administração central e local relacionadas com os setores estratégicos de adaptação, de organizações não governamentais, e de representantes dos setores privado, associativo e cooperativo.



Abílio Leitão, UNIP.

PRINCÍPIOS DE ADAPTAÇÃO

A visão metropolitana de adaptação às alterações climáticas é produto de dois conjuntos de princípios fundamentais que orientaram o plano e que deverão estruturar a adaptação às alterações climáticas na área metropolitana de Lisboa: princípios de ação para a adaptação e princípios de governo e governança da adaptação. Os princípios de atuação resultam do reconhecimento de que a adaptação constitui uma oportunidade para corrigir disfuncionalidades económicas, sociais e ambientais no modelo de desenvolvimento da área metropolitana de Lisboa. Pretende-se desta forma, não só mitigar os impactos das alterações climáticas, mas especialmente tornar a metrópole mais resiliente. Neste âmbito, o quadro estratégico definido pelo PMAAC-AML e a intervenção a ser operacionalizada devem procurar aumentar a sustentabilidade, a equidade e justiça social e territorial na metrópole, valorizando os serviços prestados pelos ecossistemas, a criação de quadros de vida seguros e a proteção das populações mais vulneráveis.

Princípios de adaptação às alterações climáticas na AML subscritos pelos 18 municípios na conferência final de apresentação do PMAAC

Princípios de ação para a adaptação climática	<p>Sustentabilidade</p> <p>A adaptação climática metropolitana deverá promover um desenvolvimento territorial mais resiliente e sustentável, que fomente a utilização eficiente dos recursos e o racional uso e ocupação do território, valorizando o equilíbrio e os serviços dos ecossistemas, promovendo a alteração de comportamentos individuais e da sociedade e fortalecendo a atratividade e a competitividade.</p>
	<p>Equidade territorial</p> <p>A adaptação climática metropolitana deverá promover um desenvolvimento territorial mais equitativo na criação de oportunidades, facilitando o acesso a contextos territoriais qualificados, resilientes e seguros, preparados para os impactos atuais e futuros das mudanças climáticas.</p>
	<p>Justiça social e territorial</p> <p>A adaptação climática metropolitana deverá promover um desenvolvimento territorial que garanta a coesão socio-territorial, diminuindo desigualdades e atuando prioritariamente no aumento da resiliência dos indivíduos e das comunidades mais vulneráveis, com maior exposição e suscetibilidade aos riscos climáticos e com menor capacidade adaptativa.</p>
Princípios de governo e governança da adaptação	<p>Parceria</p> <p>A adaptação climática metropolitana deverá ser implementada em parceria, valorizando a governança territorial e intersetorial na identificação de necessidades, na partilha de conhecimento e de recursos e na responsabilização partilhada dos atores públicos, privados e associativos no imperativo da atuação adaptativa.</p>
	<p>Governança metropolitana</p> <p>A adaptação climática metropolitana deverá ser desenvolvida num quadro de governação estratégica intermunicipal que permita monitorizar as mudanças e os impactos, conhecer os resultados, potenciar os recursos e as competências e planejar intervenções de escala supramunicipal, obtendo ganhos de eficiência e de eficácia na ação municipal.</p>
	<p>Atuação local</p> <p>A adaptação climática metropolitana deverá ser prioritariamente prosseguida à escala local, através da sua integração em políticas municipais e enquadrada em processos de planeamento de adaptação, que definam as medidas e ações melhor ajustadas a cada realidade concreta, numa atuação participada, mobilizadora e capacitadora das comunidades locais.</p>

A resposta às alterações climáticas necessita de socorrer-se de novos modelos que permitam partilhar conhecimento, articular atuações e assegurar uma ação integrada nas escalas mais ajustada para a mitigação de impactos. Esta articulação é extremamente relevante, desde logo, no âmbito dos dois principais braços da política climática: a mitigação e a adaptação.

A implementação do PMAAC-AML está suportada na continuidade da abordagem em parceria que esteve na base da sua conceção, criando condições para a partilha de informação relevante que oriente a atuação das diversas entidades, para uma monitorização coletiva dos problemas e dos resultados do plano e para a coresponsabilização e mobilização dos atores e das comunidades para a concretização da estratégia metropolitana.

OBJETIVOS DE ADAPTAÇÃO

O PMAAC-AML assume três grandes objetivos estratégicos fundamentais, centrados: (i) na proteção de pessoas e bens aos riscos climáticos; (ii) na criação de uma cultura de adaptação transversal a todos setores chave e a todo o território; (iii) na criação de uma comunidade informada e sensibilizada para evolução climática na AML e para os impactes das mudanças.

Este quadro de objetivos considera os desafios de governação e governança climática que estiveram na génese da sua elaboração, designadamente o reconhecimento da necessidade de: (i) promover ações de investigação, monitorização e avaliação do clima e dos seus impactes; (ii) promover a capacitação institucional das comunidades territoriais para os desafios das alterações climáticas e da adaptação às mesmas; (iii) promover a adoção de uma cultura transversal de adaptação aos vários municípios e setores estratégicos.

Objetivos estratégicos do PMAAC-AML		
Objetivos	Riscos climáticos prioritários	Operacionalização
Reduzir a exposição aos riscos climáticos mitigando os impactes sobre pessoas e bens	<ul style="list-style-type: none"> Eventos extremos de calor Cheias e inundações Subida do nível médio do mar 	<ul style="list-style-type: none"> Realização de estudos, modelações e avaliações que permitam conhecer a exposição atual e futura de pessoas, atividades, edifícios e infraestruturas aos riscos climáticos. Adoção das medidas de ordenamento do território e planeamento urbanístico que permitam conter o uso e a ocupação do solo nas áreas de risco em cenário de alteração climática. Planeamento e concretização de intervenções de retirada de edifícios e infraestruturas localizadas em locais com elevada perigosidade. Realização de intervenções a diversas escalas que permitam mitigar a exposição aos riscos climáticos.
Aumentar a capacidade adaptativa para lidar com os impactes das alterações climáticas	<ul style="list-style-type: none"> Eventos extremos de calor Cheias e inundações Subida do nível médio do mar Secas 	<ul style="list-style-type: none"> Adoção de medidas e ações destinadas a tornar as Instituições, as Comunidades e os Indivíduos mais resilientes às alterações climáticas. Adoção de medidas e ações destinadas a aumentar a resiliência dos sistemas urbanos, equipamentos e infraestruturas, dos sistemas naturais e agroflorestais e dos sistemas económicos. Integração da adaptação às alterações climáticas nas políticas públicas relevantes de âmbito nacional, intermunicipal e local.
Promover o conhecimento sobre as alterações climáticas, os seus impactes e vulnerabilidades	<ul style="list-style-type: none"> Todos os riscos climáticos relevantes 	<ul style="list-style-type: none"> Realização de ações de investigação, monitorização e avaliação do Clima e dos seus impactes. Realização de ações de investigação, monitorização da evolução da vulnerabilidade climática ao nível setorial e territorial. Promoção da cooperação territorial e institucional para a adaptação climática, a transferência de conhecimento e a capacitação técnica e científica dos atores públicos, privados e associativos. Realização de medidas e ações que visem aumentar a sensibilidade individual e coletiva para as implicações das alterações climáticas e adoção do princípio de precaução aos riscos climáticos.

AGENDA METROPOLITANA DE ADAPTAÇÃO

A Agenda Metropolitana de Adaptação constitui o quadro estratégico propositivo do PMAAC-AML, visando orientar a adaptação às alterações climáticas nas próximas décadas, designadamente de resposta aos quatro riscos climáticos de adaptação prioritária: (i) temperaturas elevadas; (ii) subida do nível das águas do mar; (iii) secas; (iv) cheias e inundações. Para cada um destes riscos foi definido um quadro articulado de objetivos – medidas – tipologias de ações que deverão ser setorialmente e territorialmente implementadas.

Agenda Metropolitana de Adaptação às Alterações Climáticas	
Temperaturas elevadas	<ul style="list-style-type: none"> • OE1. Mitigar os impactes da subida das temperaturas no potencial agroflorestal metropolitano. • OE2. Reduzir a vulnerabilidade metropolitana aos incêndios rurais e florestais. • OE3. Mitigar os impactes das ondas de calor na saúde humana.
Subida do nível das águas do mar	<ul style="list-style-type: none"> • OE1. Promover a adaptação costeira metropolitana à subida do nível médio das águas do mar. • OE2. Promover a adaptação das margens dos estuários do Tejo e Sado à subida do nível médio das águas do mar. • OE3. Aumentar a resiliência territorial à subida do nível médio das águas do mar.
Secas	<ul style="list-style-type: none"> • OE1. Aumentar a resiliência dos sistemas naturais e agroflorestais à escassez hídrica. • OE2. Aumentar a eficiência na distribuição e no consumo de água. • OE3. Otimizar a gestão integrada dos recursos hídricos.
Cheias e inundações	<ul style="list-style-type: none"> • OE1. Minimizar a exposição de pessoas e bens. • OE2. Aumentar a resiliência de infraestruturas e de atividades económicas. • OE3. Promover o planeamento, a monitorização e a sensibilização.



INSTRUMENTOS FACILITADORES DA ADAPTAÇÃO ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

As Agendas Metropolitanas de Adaptação Setorial, incidem sobre cada um dos nove setores identificados pela Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas 2020 como fundamentais para a promoção da adaptação climática em Portugal. Considerando o exercício de análise de impactes e vulnerabilidades atuais e futuras de cada setor, e num quadro de co-promoção com os atores setoriais que foram envolvidos na elaboração do PMAAC-AML, foi definido um quadro estratégico de adaptação setorial, que contempla, não só, a identificação das medidas/ações de adaptação, como a sua avaliação em termos de eficácia e adequação temporal, face à evolução cenarizada do clima metropolitano.



Num trabalho fortemente articulado com as autarquias locais, o PMAAC-AML integra ainda o Manual de Integração das Opções de Adaptação no Ordenamento do Território, que visa potenciar o papel dos instrumentos de gestão territorial na prossecução da adaptação às alterações climáticas na área metropolitana de Lisboa.

Instrumentos facilitadores da integração da adaptação às alterações climáticas

Agendas Metropolitanas de Adaptação Setorial	<ul style="list-style-type: none">• Incidem especificamente sobre os setores estratégicos de adaptação: agricultura e florestas, economia.• Visam promover a integração da adaptação ao nível setorial e destinam-se aos atores chave de cada setor.• Propõe para cada um dos riscos climáticos mais relevantes em termos setoriais um quadro atuação suportado em medidas e ações.
Manual de Integração das Opções de Adaptação no Ordenamento do Território	<ul style="list-style-type: none">• Atende ao papel chave do ordenamento do território na implementação da adaptação às alterações climáticas.• Visa facilitar a ação dos instrumentos de gestão na concretização da Agenda Metropolitana de Adaptação e destina-se essencialmente às autarquias.• Propõe formas de integração das medidas/ações de adaptação a partir de um conjunto de diretivas e da verificação dos instrumentos e dos conteúdos documentais mais adequados.

PROCESSO DE IMPLEMENTAÇÃO DA ADAPTAÇÃO



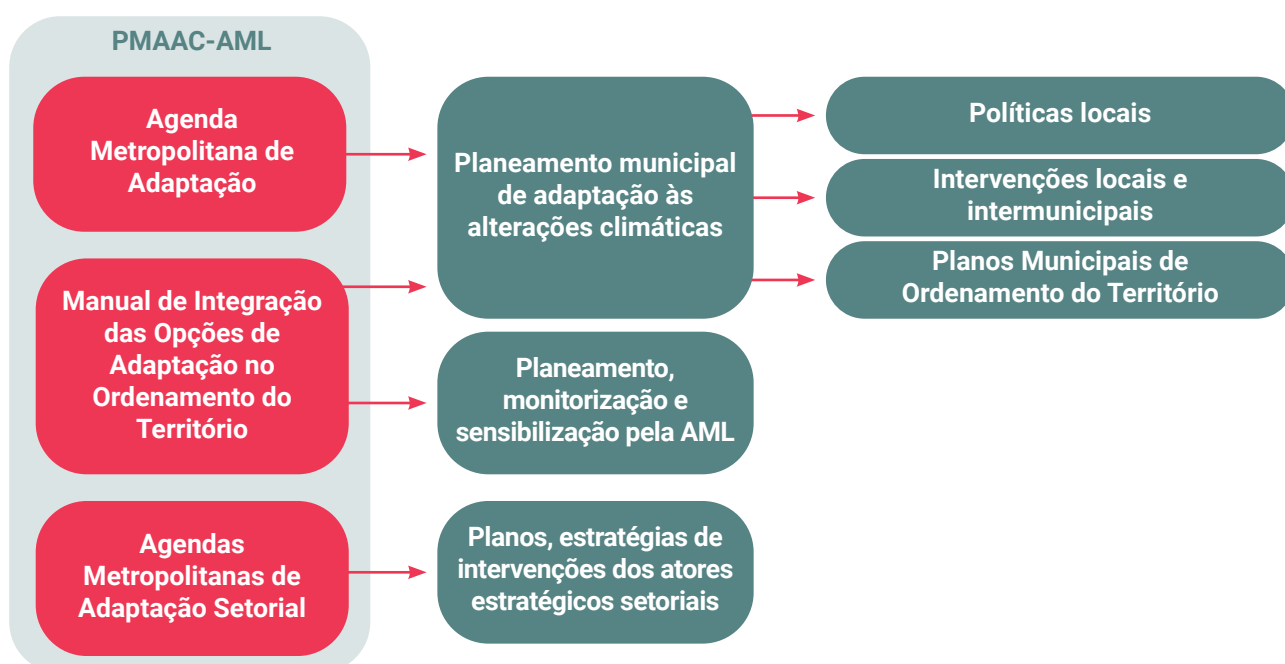
Abílio Leitão, UNIF.

O processo de elaboração do PMAAC-AML permitiu definir um quadro estratégico territorial e setorial de adaptação metropolitana e apetrechar a região de um conjunto de ferramentas de apoio ao planeamento da adaptação climática nos mais diversos âmbitos.

A partir deste quadro de referência, a implementação do PMAAC-AML e dos instrumentos orientadores da adaptação climática na área metropolitana de Lisboa deverá ser prosseguida, tanto à escala local, pelas autarquias, como ao nível setorial, pelos diversos atores estratégicos.

A declinação do processo de planeamento estratégico metropolitano para o âmbito municipal assume extrema importância, dado que permitirá, no quadro de adequação às realidades territoriais, ambientais e socioeconómicas específicas, definir as medidas mais eficazes e eficientes para alcançar a adaptação climática. Acresce, que somente a esta escala será possível encetar processos de adaptação participativa que, entre outros ganhos, capacitem e sensibilizem as comunidades locais para os desafios climáticos metropolitanos.

Fluxograma de operacionalização do PMAAC-AML



Assume igualmente relevância o papel da AML na implementação do PMAAC-AML no âmbito da gestão estratégica e da monitorização, e enquanto dinamizador de projetos de escala supramunicipal, apoiando as autarquias no planeamento e conceção dessas intervenções.

Importa, também, relevar o papel dos vários atores setoriais, públicos, privados e associativos, que deverão ter um papel chave da adaptação metropolitana, através da implementação de ações e integração da agenda metropolitana e das agendas setoriais, nos seus planos, programas e projetos.

Para este efeito, a AML considerando os principais quatro riscos climáticos identificados no plano – temperaturas elevadas/ondas de calor, cheias e inundações, secas e subida do nível médio das águas do mar – que exigem resposta adaptativa imediata, está a liderar um conjunto de ações e iniciativas de adaptação inovadoras que é necessário experimentar, otimizar e, posteriormente, disseminar. Neste contexto, enquadram-se a elaboração dos Projetos Estratégicos Metropolitanos e o projeto CLIMA.AML, como o início da implementação do PMAAC-AML.

Os Projetos Estratégicos Metropolitanos estão alinhados com a Agenda Metropolitana de Adaptação, com diversas soluções de adaptação climática baseadas na natureza. Estes serão implementados como resposta aos riscos climáticos metropolitanos prioritários, pela densificação da estrutura ecológica como contributo potencial para reduzir a vulnerabilidade às cheias e inundações, secas, subida do nível médio das águas do mar e temperaturas elevadas/ondas de calor, com intervenções de adaptação de edifícios, espaços públicos, corredores ecológicos e linhas de água.

Projetos Estratégicos Metropolitanos		
Risco climático	Orientações estratégicas	Projetos metropolitanos
Cheias e inundações	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar a retenção e/ou a permeabilidade de águas pluviais em espaço público. • Promover a reutilização de águas pluviais • Concretizar os corredores ecológicos metropolitanos 	<p>Corredor verde e azul intermunicipal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ribeira de Algés (Amadora e Oeiras) • Ribeira de Carenque (Amadora e Sintra) • Rio da Costa (Amadora e Odivelas) • Ribeira de Cheleiros e Ribeira da Cabrela (Maфра e Sintra) • Ribeira da Laje (Cascais, Oeiras e Sintra) • Ribeira de Barcarena (Oeiras e Sintra) • Ribeira de Caparide (Oeiras e Sintra) • Ribeira do Livramento (Palmela e Setúbal) • Rio Trancão (Lisboa, Loures e Maфра)
Secas	<ul style="list-style-type: none"> • Mitigar os extremos térmicos em áreas urbanas compactas • Concretizar os corredores ecológicos metropolitanos • Promover projetos-piloto de adaptação da estrutura ecológica à escassez hídrica 	<p>Corredor ecológico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parque Periférico – Costeiras (Lisboa, Loures e Odivelas) • Parque Verde Regional ‘Carregueira-Amadora-Paiã’ (Amadora e Sintra) • Carenque – Serra de Carnaxide (Amadora e Oeiras) • Coima-Vala Real (Barreiro, Seixal, Sesimbra e Setúbal) • Tejo-Sado (Alcochete, Palmela, Setúbal) • Montijo-Samouco (Alcochete e Montijo) • Atlântico Trafaria – Lagoa de Albufeira (Almada e Sesimbra)

Risco climático	Orientações estratégicas	Projetos metropolitanos
Subida do nível médio das águas do mar	<ul style="list-style-type: none"> • Concretizar ou complementar ações previstas nos Programas da Orla Costeira • Visar a mitigação dos riscos costeiros 	<ul style="list-style-type: none"> • Projetos em construção na faixa atlântica da área metropolitana de Lisboa com os municípios de: Mafra, Sintra, Cascais, Almada, Sesimbra e Setúbal
Temperaturas elevadas/ondas de calor	<p>Criar "Laboratórios de adaptação urbana às ondas de calor" através dos quais se pretendem desenvolver 18 intervenções piloto, uma em cada um dos concelhos da AML, que sirvam de experimentação, aprendizagem e ensaio de soluções, a disseminar posteriormente de forma mais intensa em toda a área urbana da metrópole.</p>	<p>Os laboratórios serão desenvolvidos em espaços urbanos confinados, com especial sensibilidade às ondas de calor e acompanhados de medidas de monitorização, e visam: (i) melhorar o conforto térmico e a eficiência energética do edificado; (ii) reduzir a exposição ao calor; (iii) reforçar os meios de monitorização e melhoria dos sistemas de alerta para ondas de calor.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alcochete: Projeto de sombreamento da Rua Comendador Estêvão de Oliveira • Almada: Ilha de calor urbano • Amadora: Intervenção nas praças Quinta da Figueira, João Guedes, Teresa Gomes e João Anastácio Rosa (Venda Nova) • Barreiro: Naturalização da Avenida Bocage e áreas adjacentes • Cascais: Eixo Largo da Estação / Rua Direita / Largo Camões e eixos pedonais/viários de acesso ao Parque Marechal Carmona • Lisboa: Plantação de árvores para mitigação das ondas de calor em área piloto • Loures: Urbanização do Infantado • Mafra: Largo da Feira da Malveira • Moita: Praceta das Forças Armadas e edificado envolvente (Baixa da Banheira) • Montijo: EcoBairro dos Pescadores e frente ribeirinha do Montijo • Odivelas: Parque da Cidade – Mosteiro de Odivelas • Oeiras: a definir pelo município • Palmela: Ecopista do Pinhal Novo • Seixal: Espaço exterior do loteamento de Santa Rita/Torre da Marinha • Sesimbra: Ecobairro Conde 3 (Qta. do Conde) • Setúbal: Praça do Bocage • Sintra: Área de Reabilitação Urbana (ARU) 'Aqualva-Cacém' • Vila Franca de Xira: Casal da Serra - Póvoa de Santa Iria

Os Projetos Estratégicos Metropolitanos serão implementados em parceria metropolitana, com elevado impacto na redução da vulnerabilidade atual e de médio prazo, com caráter exemplificativo e com potencial de replicabilidade. Estes projetos preparam o quadro de investimentos de adaptação para o período 2021-2027 de âmbito metropolitano, que aumentem o impacto adaptativo das intervenções municipais, criando projetos e ações com escala para aceder a financiamentos comunitários.



Abílio Leitão, UNIP.

Iniciando a implementação do PMAAC-AML, será desenvolvido o projeto “CLIMA.AML: Rede de Monitorização e Alerta Meteorológico Metropolitano”, no âmbito do programa «Ambiente, Alterações Climáticas e Economia de Baixo Carbono», operado pela Secretaria Geral do Ambiente e da Ação Climática, e financiado pelos EEA Grants 2014-2021 ao aviso de concurso Small Grant Scheme # 3 – Projetos para reforçar a adaptação às alterações climáticas a nível local.

Este projeto será desenvolvido em cerca de dois anos e meio e tem como objetivo criar uma solução integrada que permita a monitorização meteorológica em contexto urbano, através de uma rede metropolitana de 18 sensores certificados, um por cada município, nove micro-sensores de medição urbana, e uma plataforma online de consulta de informação.

Este dispositivo permitirá conhecer os padrões associados às alterações climáticas e os impactes nas comunidades locais, funcionando em complementaridade com a rede do Instituto Português do Mar e da Atmosfera.

A área metropolitana de Lisboa é, cada vez mais, uma região preparada para responder aos desafios das alterações climáticas, consolidando um caminho adaptativo, suportado nos princípios da sustentabilidade, equidade, coesão e resiliência territorial.

Texto elaborado com base no 3.º relatório do PMAAC-AML, também disponível em www.aml.pt.



Abílio Leitão, UNIP.

Cofinanciado por:



MAIS E MELHOR TRANSPORTE PÚBLICO NA AML

DA CIMEIRA AO PROGRAMA DE APOIO À REDUÇÃO DO TARIFÁRIO NOS TRANSPORTES PÚBLICOS (PART)

Em 20 de março de 2018, foi realizada a 1.ª Cimeira das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, no Palácio Nacional de Queluz, em Sintra.

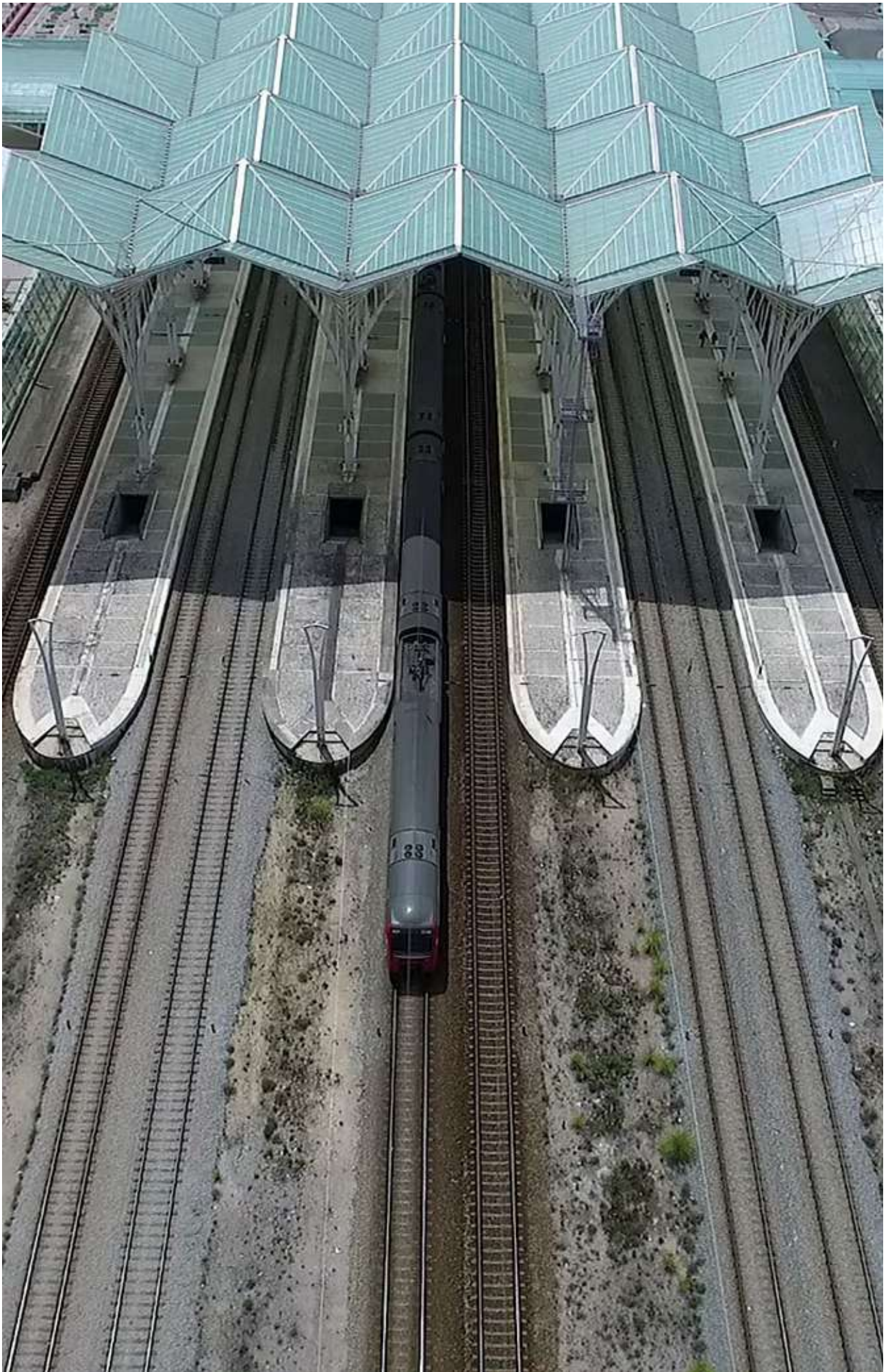
Nessa cimeira, que contou com a presença dos 35 autarcas, 18 da Área Metropolitana de Lisboa (AML) e 17 da Área Metropolitana do Porto (AMP), incluindo os respetivos presidentes dos conselhos metropolitanos, bem como dos membros das comissões executivas, também marcaram presença o Presidente da República e o Primeiro-Ministro, tendo sido abordadas quatro temáticas fundamentais, entre as quais a mobilidade e os transportes.

Tendo havido acordo entre as Áreas Metropolitanas e o Governo quanto às orientações fundamentais, foi subscrita uma declaração pelos municípios que integram ambas as áreas metropolitanas. No que diz respeito ao sistema de transportes, tendo em conta que a mobilidade urbana é um dos principais desafios nas próximas décadas para Portugal, e muito em particular para as áreas metropolitanas, e que as últimas décadas de desenvolvimento urbano ficaram marcadas pelo crescimento populacional e por uma alteração significativa da sua distribuição, com o espraiar das populações para as regiões periféricas e um esvaziamento dos centros urbanos, as áreas metropolitanas consideraram fundamentais as seguintes medidas:

- Criação do passe único metropolitano, comum a todos os modos e a todos os operadores públicos e privados, de valor significativamente inferior (indicativamente mais baixo que o valor do passe intermodal mais barato em operação em cada uma das áreas metropolitanas).
- Criação do Fundo de Mobilidade Metropolitana, tendo

em vista assegurar o financiamento do passe único metropolitano. As fontes a empregar na dotação deste instrumento de financiamento devem desejavelmente contribuir para apoiar a transição da mobilidade para o transporte público e meios ativos de mobilidade e devem salvaguardar o rendimento das famílias, em particular dos utilizadores de transporte público.

- Alargamento das competências de Autoridade de Transporte das Áreas Metropolitanas para todos os modos e operadores de transportes de âmbito intermunicipal e metropolitano (isto é, comboios, metros e transporte fluvial, seja de operação pública ou privada).
- Transferência total da gestão da bilhética para as Áreas Metropolitanas, através da passagem da totalidade do controlo das entidades operadoras de sistemas de bilhética "Transportes Intermodais do Porto, ACE (TIP)", e "OTLIS - Operadores de Transportes da Região de Lisboa, ACE", assegurando assim o controlo dos fluxos de informação e financeiros do sistema intermodal e as competências técnicas ao desenvolvimento dos sistemas de bilhética intermodal.
- Avaliar a entrada das Áreas Metropolitanas e/ou Municípios, com posição significativa, no capital de todas as empresas públicas de transporte de âmbito suburbano ou metropolitano (Transtêjo e Soflusa, Metropolitano de Lisboa, STCP e CP-operação suburbana) e reforço da posição acionista na Metro do Porto.
- Assunção da qualidade de concedente, relativamente às concessões de transporte ferroviário, hoje assumidas pela Fertagus (Sul do Tejo), Metro do Porto e Metro Sul do Tejo.
- Definição de plano de investimentos de renovação, expansão e criação de corredores de transporte público estruturantes, bem como de melhoria do material circulante disponível com vista ao reforço da oferta nas duas áreas metropolitanas. Este programa será projetado e calendarizado através dos vários instrumentos financeiros disponíveis: Portugal2020, programas europeus, Plano Juncker, fundos nacionais, investimentos previstos em concessões existentes, fundos municipais, priorização do Portugal 2030 nos termos de um plano de investimentos.
- Em matéria de prioridades de investimento, as Áreas



Abílio Leitão, UNIP.

DESTAQUE - MAIS E MELHOR TRANSPORTE PÚBLICO NA AML

Metropolitanas consideram que esta estratégia de transição para um modelo de mobilidade sustentável e de baixo carbono deve assumir prioridade clara no Portugal 2030, traduzida no reforço global do Fundo de Coesão e desta matéria no âmbito deste fundo.

- *As Áreas Metropolitanas consideram essencial o compromisso do Governo quanto à execução e financiamento das infraestruturas prioritárias no domínio da mobilidade, nomeadamente na ferrovia, transporte fluvial, metropolitano pesado e ligeiro, elétricos ou linhas de BRT (Bus Rapid Transit), para a promoção e valorização do transporte público.”*

ALARGAMENTO DAS COMPETÊNCIAS DAS AUTORIDADES DE TRANSPORTES

Importa aqui salientar que o Programa do XXI Governo Constitucional tinha já definido como um dos alicerces da reforma do Estado a transformação do seu modelo de funcionamento, começando pelas autarquias locais, mediante a transferência de competências da administração direta e indireta do Estado para órgãos mais próximos das populações, com o propósito de melhor servir o interesse dos cidadãos, apostando numa cultura de proximidade, e, dessa feita, reforçando as competências das entidades intermunicipais, promovendo o alargamento das competências de Autoridade de Transportes das Áreas Metropolitanas para todos os modos e operadores de transportes de âmbito intermunicipal e metropolitano (quer privados quer públicos).

Esta medida de descentralização de competências e de alargamento dos poderes locais a nível intraestadual foi consolidada e aprofundada no Programa do XXI Governo Constitucional, sagrando-se o lema “Mais democracia e melhor serviço público mais e melhor transporte público para uma mobilidade sustentável”. Para concretização deste desiderato de descentralização de competências e alargamento dos poderes locais a nível intraestadual foi aprovada a Lei-quadro da transferência de competências para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais (Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto) que, no seu artigo 4.º, dispõe que a transferência das novas competências para as autarquias locais e entidades intermunicipais é efetuada em 2019 e 2020, admitindo-se a sua concretização gradual, ou seja, as autarquias locais poderão assumir as novas competências de forma faseada até 2021.

Em 2019, o Governo, após um processo de consensualização com a Associação Nacional de Municípios Portugueses e a Associação Nacional de Freguesias, aprovou vários diplomas setoriais que concretizam a transferência de competências para as autarquias locais, prevista na Lei-Quadro da Descentralização, sendo que alguns deles consagraram desde logo os termos de transferência dos valores do Fundo de Financiamento da

Descentralização para os municípios.

As verbas referentes ao envelope financeiro da transferência de competências para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais foram, assim, inscritas, em sede de Orçamento do Estado para 2019, nos programas orçamentais dos ministérios respetivos, sendo que essas dotações seriam transferidas para cada município que pretendesse exercer, já em 2019, as competências transferidas no âmbito do processo de descentralização.

Estavam assim lançados os alicerces para a criação de um programa de financiamento das autoridades de transporte para o desenvolvimento de ações que promovam a redução tarifária nos sistemas de transporte público coletivo, bem como o aumento da oferta de serviço e a expansão da rede, um programa que apoiando a redução tarifária nos transportes públicos de passageiros, possibilitasse combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente o congestionamento, a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o ruído, o consumo de energia e a exclusão social, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos em geral e dos utentes dos transportes públicos em especial.

A Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para 2019 (LOE para 2019), veio assim prever, no seu artigo 234.º, o financiamento do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART), com vista a atrair passageiros para o transporte coletivo, apoiando as autoridades de transporte com uma verba anual que lhes permita operar um criterioso ajustamento tarifário e da oferta, no quadro das competências que lhes são atribuídas pelo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

O PART foi regulado pelo Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, sendo este diploma posteriormente revogado pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, que lhe veio dar continuidade em 2020, estabelecendo o respetivo regime jurídico.

No âmbito do Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março, e do Decreto n.º 2-A/2020, de 20 de março, foi publicado o Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março, que estabeleceu que as autoridades de transportes locais, previstas no RJSPTP, devem proceder à articulação com os respetivos operadores de transportes, no sentido de proceder a alterações à operação de transportes e necessários ajustamentos nos respetivos procedimentos, designadamente no sistema de validação e venda de títulos, que decorram de regras imperativas de salvaguarda da saúde pública e proteção de funcionários e utentes.



Abílio Leitão, UNIP.

O QUE FOI FEITO NA AML:

A "Criação do Passe Único Metropolitano, comum a todos os modos e a todos os operadores públicos e privados, de valor significativamente inferior ao atual", foi concretizada através do **Regulamento n.º 278-A/2019, de 19 de março de 2019 - Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa** – publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 61, de 27 de março de 2019, alterado pelos Regulamentos n.ºs 717/2019, de 31 de julho de 2019, e 131/2020, de 20 de dezembro de 2019, e 320/2020, de 17 de fevereiro de 2020, que procedeu à implementação na área metropolitana de Lisboa, a partir de 1 de abril de 2019, no quadro de um novo sistema tarifário metropolitano, de passes municipais e de um passe metropolitano com valor acessível, bem como de passes com as modalidades criança, família e terceira idade e reformado/pensionista que beneficiam de tarifa reduzida, válidos nas redes dos operadores de serviço público de transporte regular de passageiros da área metropolitana de Lisboa.

Para implementação do novo sistema tarifário, os **Municípios** de Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira, através dos **contratos interadministrativos** celebrados no dia 18 de março de 2019, delegaram na AML as competências de autoridade de transportes relativas à imposição de obrigações de serviço público e ao pagamento aos operadores das compensações financeiras correspondentes, na medida do necessário à implementação do novo sistema tarifário metropolitano, e o **Estado, através do contrato interadministrativo** celebrado na mesma data, delegou na AML as competências de autoridade de transportes, no âmbito dos títulos de transporte visados pelo PART.

Em 2019, a AML celebrou ainda **contratos interadministrativos** de delegação e partilha de competências com algumas das **Comunidades Intermunicipais confinantes** com vista a regular competências no âmbito dos títulos de transporte visados pelo PART, nomeadamente com as Comunidades Intermunicipais do Alto Alentejo, do Alentejo Central, do Alentejo Litoral, da Lezíria do Tejo, e do Oeste.

NOTA: Por força do estatuído no n.º 8 do artigo 10.º do RJSPT, os contratos interadministrativos encontram-se publicitados nos sítios da Internet do IMT, IP em <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/RJSPT/Paginas/RJSPT.aspx>, bem como nos sítios da Internet da AML e das Comunidades Intermunicipais.

NAVEGANTE, O NOVO SISTEMA TARIFÁRIO QUE TUDO MUDOU

A 18 de março de 2019, a Área Metropolitana de Lisboa (AML) anunciou a introdução de medidas disruptivas no sistema de transportes da área metropolitana. Sob o tema da campanha informativa “Passe Palavra” e do slogan “Custa mais acreditar do que comprar”, entrou em vigor no dia 1 de abril de 2019 o novo sistema tarifário da AML. Tratou-se de uma revolução a vários níveis, em comparação com o sistema tarifário até então existente: complexidade, integração/intermodalidade e custo para os utilizadores.

O Navegante Metropolitano, que passou a ser o principal título do sistema de transportes públicos da área metropolitana, por apenas 40€, inclui num único passe todos os modos e todos os serviços de transporte público de passageiros de todas as empresas de transportes operados nos 18 municípios da área metropolitana (Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira).

Mais de 90% dos títulos existentes (cerca de 770 títulos base, multiplicados pelas suas diferentes modalidades de desconto) com preços superiores ou próximos de 40€ foram eliminados e substituídos pelo Navegante Metropolitano e 18 Navegantes Municipais, com abrangência geográfica limitada a cada um dos municípios associados.

TÍTULOS INTERMODAIS COM PREÇO REDUZIDO

Os títulos de transporte Navegante passaram a ser verdadeiramente intermodais ao integrarem todos os serviços de transporte público de passageiros de todas as empresas existentes em determinada área geográfica, por oposição às inúmeras combinações de títulos existentes até então, que abrangiam apenas alguns serviços de alguns operadores e que obrigavam à compra de vários passes em simultâneo para as deslocações frequentes (casa-trabalho ou casa-escola) dos passageiros e obrigavam ainda à aquisição de outros títulos de transporte para as deslocações cujo percurso se desviasse dos seus percursos frequentes.

A redução do preço de utilização do sistema público de transportes para quem vive e trabalha na área metropolitana de Lisboa foi notável, numa região, onde alguns cidadãos chegavam a despende cerca de 160€ para uma utilização limitada do sistema.

A partir de abril, o seu passe custa menos

NAVEGANTE municipal	→ 30€
NAVEGANTE metropolitano	→ 40€
NAVEGANTE 12 anos	→ grátis
NAVEGANTE +65	→ 20€
NAVEGANTE municipal família <small>(A partir de julho de 2019)</small>	→ 60€
NAVEGANTE metropolitano família <small>(A partir de julho de 2019)</small>	→ 80€

1 PASSE → TODAS AS EMPRESAS DE TRANSPORTE → 18 MUNICÍPIOS
ALCOCHETE, ALMADA, AMADORA, BARREIRO, CASCAIS, LISBOA, LOURES, MAFRA, MOITA, MONTIJO, ODIVELAS, OEIRAS, PALMELA, SEIXAL, SESIMBRA, SETÚBAL, SINTRA E VILA FRANCA DE XIRA
Carregamento disponível nos locais habituais e MULTIBANCO

Se ainda não utiliza, adquira já um cartão para ter acesso ao passe
Custa mais acreditar do que comprar.
Passe a palavra.

Para mais informações:
www.aml.pt/passe-palavra
ou Portal Viva, sites dos municípios e sites das empresas de transporte

Essa redução de preço foi ainda superior para grupos alvo, para os quais foram criados produtos específicos:

- **Navegante 12**, gratuito para menores de 13 anos;
- **Navegante +65**, a 20€, para maiores de 65 anos;
- **Navegante Família**, a única inovação tarifária implementada em data posterior a 1 de abril de 2019 (agosto de 2019), devido à complexidade tecnológica envolvida na sua implementação e que veio permitir que nenhuma família residente na área metropolitana de Lisboa gaste mais do que 80€ por mês, para que todos os elementos do agregado familiar tenham acesso ao passe Navegante Metropolitano ou mais do que 60€, para que todos os elementos do agregado tenham acesso ao mesmo Navegante Municipal.

A implementação desta revolução tarifária, foi fortemente apoiada por todos os municípios da área metropolitana de Lisboa, em consequência do consenso alcançado sobre a importância do sistema de transportes públicos na qualidade de vida das suas populações.

A importância da edificação deste sistema tem reflexos positivos a nível ambiental, ocupação do espaço público, coesão territorial, inclusão social e disponibilidade financeira da população.

A sua concretização, no entanto, pese o significativo esforço financeiro dos municípios, teria sido difícil sem a implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária a nível nacional (conforme proposta apresentada ao governo na 1.ª Cimeira das Áreas Metropolitanas, realizada em março de 2018), com recurso a verbas disponibilizadas pelo fundo ambiental e cujos objetivos explanados no Despacho 1234-A/2020 são largamente coincidentes com os da AML:

- Atração de passageiros para o transporte público;
- Combate às externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente o congestionamento, a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o ruído, o consumo de energia e a exclusão social;
- Coesão territorial.

UMA APOSTA GANHA

O novo sistema tarifário tem demonstrado desde cedo ser uma aposta bem-sucedida.

Dia 1 de abril de 2019, ainda sem dados de monitorização do sistema que permitissem a avaliação do impacto das medidas, dois objetivos há muito pretendidos para a área metropolitana de Lisboa, em prol da sua coesão territorial e inclusão social, já se encontravam cumpridos:

- Um sistema tarifário de transportes públicos de passageiros verdadeiramente intermodal, que abrange todo o território e população da área metropolitana (o anterior sistema de coroas - L, 1, 2, 3, Sx e MA - de títulos intermodais deixava de fora uma boa parte do território e da população residente da área metropolitana e não incluía todos os operadores, nem todos os serviços dos operadores incluídos na sua área de abrangência);
- A possibilidade de acesso ao Passe Social +, por parte de toda a sua população que cumpra os requisitos definidos na Portaria n.º 36/2012 (benefício até então limitado à população que se deslocava no interior das referidas coroas).

Os primeiros dados animadores surgiram com o aumento do número de pedidos de cartões Lisboa VIVA, suporte personalizado obrigatório para o carregamento de títulos de transporte para utilizadores frequentes. Em abril de 2019 foram solicitados perto de 70.000 cartões, o que em comparação com o mês homólogo de 2018 representou um aumento de cerca de 176%, com particular incidência no Lisboa VIVA 4_18 (470% de aumento), uma modalidade com 50% de desconto na emissão do cartão, e na qual foi permitido o carregamento do novo Navegante 12.

De acordo com apuramentos provisórios, em média, o sistema de transportes públicos de passageiros da área metropolitana de Lisboa registava já um aumento de 25% no número de passes vendidos e de 18% no número de passageiros transportados (mais 32% com passes e menos 23,5% com títulos ocasionais) no período de abril a dezembro de 2019, em comparação com o período homólogo. Resultados muito animadores, ainda mais considerando o facto de os primeiros meses de implementação de uma alteração tão disruptiva, constituírem ainda um período de publicitação, experimentação e adesão progressiva.

O peso das vendas das diferentes modalidades de passes da família Navegante evoluiu de uns expressivos 88% das vendas de todos os passes logo no mês de abril de 2019, para representar 94% dos passes carregados em outubro, novembro e dezembro de 2019.

Em números globais, no período de abril a dezembro de 2019 o sistema de transportes públicos de passageiros da AML registou cerca de 477 milhões de passageiros transportados (mais cerca de 73 milhões de passageiros que no mesmo período do ano anterior), sendo o modo rodoviário o mais utilizado, com cerca de 228 milhões de passageiros transportados, seguindo-se o metro, com 141 milhões. A ferrovia, por sua vez, registou 94 milhões de passageiros transportados, e o modo fluvial, os restantes 14 milhões.

MAIS PASSAGEIROS EM TODOS OS MODOS DE TRANSPORTE

Todos os modos registaram um aumento significativo de passageiros, com especial destaque para o modo ferroviário, com 32% de aumento em comparação com o período homólogo.

O custo, a falta de integração tarifária e a complexidade na identificação do título de transporte a utilizar, deixaram de ser impedimentos à utilização dos transportes públicos.

A resposta, com expressivo aumento do número de passageiros transportados, demonstra o sucesso da medida como política indutora de utilização dos transportes públicos por todos, e em simultâneo como redutora da exclusão social ao permitir o acesso ao sistema de transportes públicos a pessoas que até então se encontravam excluídas.

A adesão aos títulos destinados aos utilizadores mais jovens acalenta a esperança na aquisição de hábitos de mobilidade sustentável desde tenra idade, por parte das gerações que serão o futuro. No entanto, a indução de mudança de hábitos de mobilidade parece promissora em todas as gerações.

O Navegante + 65, um dos êxitos deste sistema tarifário,

DESTAQUE - MAIS E MELHOR TRANSPORTE PÚBLICO NA AML

representa uns sólidos 14% de todas as vendas de passes e, mais do que este número, os relatos que nos chegam traduzem a forma como esta nova mobilidade potencia a socialização, e o acesso a serviços essenciais e a atividades de lazer e convívio, contribuindo assim para a inclusão social desta faixa etária.

Segundo dados do IMT, mesmo num cenário de crescimento económico, verificou-se uma diminuição de 2,6% nos valores reais de Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) em 2019, face aos valores expectáveis tendo em conta a evolução dos últimos anos, em vias selecionadas e correspondentes aos principais eixos de deslocações pendulares da AML, onde os efeitos do PART seriam expectáveis, havendo assim fortes indícios de uma eventual transferência modal, beneficiando o transporte público. Estes fortes indícios, a carecer ainda de consolidação, representam para a AML uma grande vitória, numa região onde nas últimas décadas a transferência modal tem ocorrido em sentido inverso. O ambiente agradece que o direito à mobilidade esteja a ser assegurado e exercido por todas as gerações com recurso à utilização dos transportes públicos, uma forma

mais amiga do ambiente que o recurso aos automóveis particulares, movidos a tecnologias poluentes.

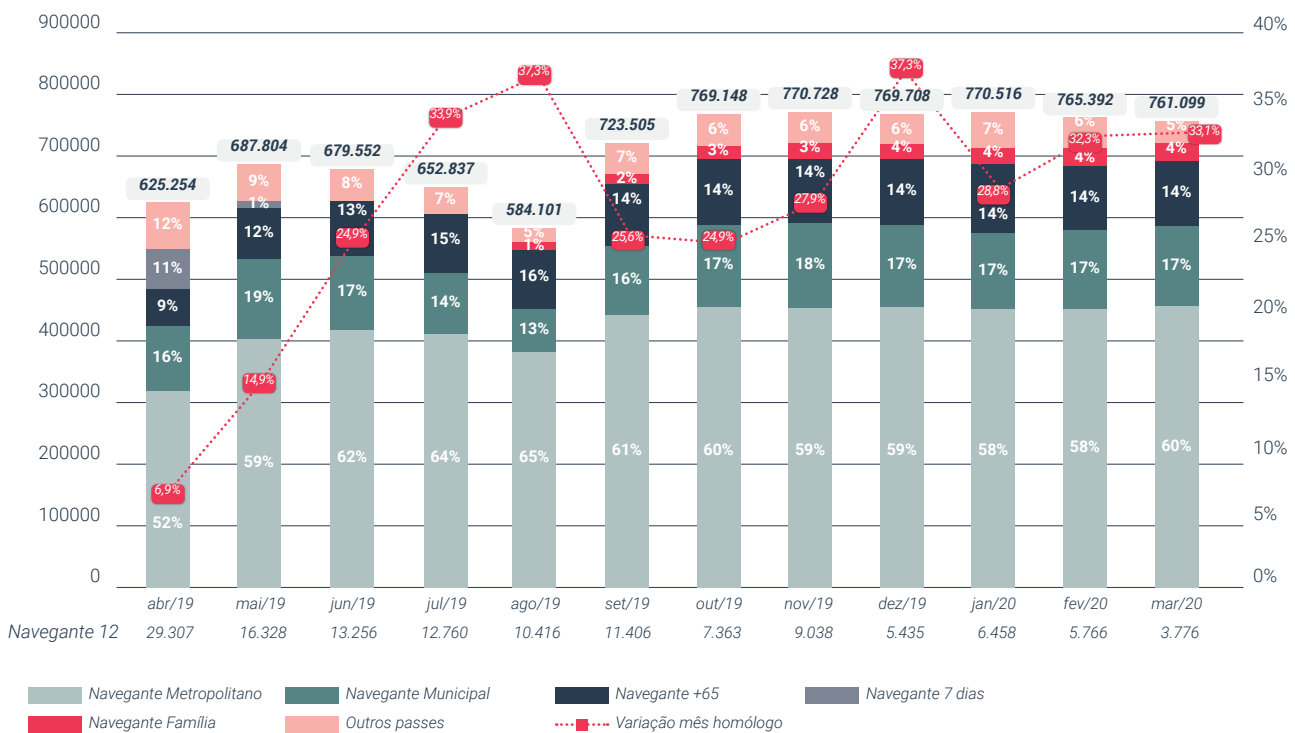
PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2020 COM TENDÊNCIA POSITIVA

O ano de 2020 arrancou com a mesma tendência positiva, verificável pela quantidade de passes vendidos no primeiro trimestre de 2020, em linha com o mais forte e último trimestre de 2019 e representando aumentos entre os 28,8% e os 33,1% em comparação com os meses homólogos.

O Navegante Família, implementado apenas em agosto de 2019, registava no mês de fevereiro de 2020, 9.328 agregados familiares inscritos, com uma média de 3,76 elementos por agregado, dos quais 8.316 haviam comprado um título Navegante Família nesse mês.

De entre os elementos dos agregados que compraram o título Navegante Família, 30.141 num universo de 31.527 carregaram os seus cartões. O Navegante Metropolitano Família representa 87,2% dos títulos família adquiridos.

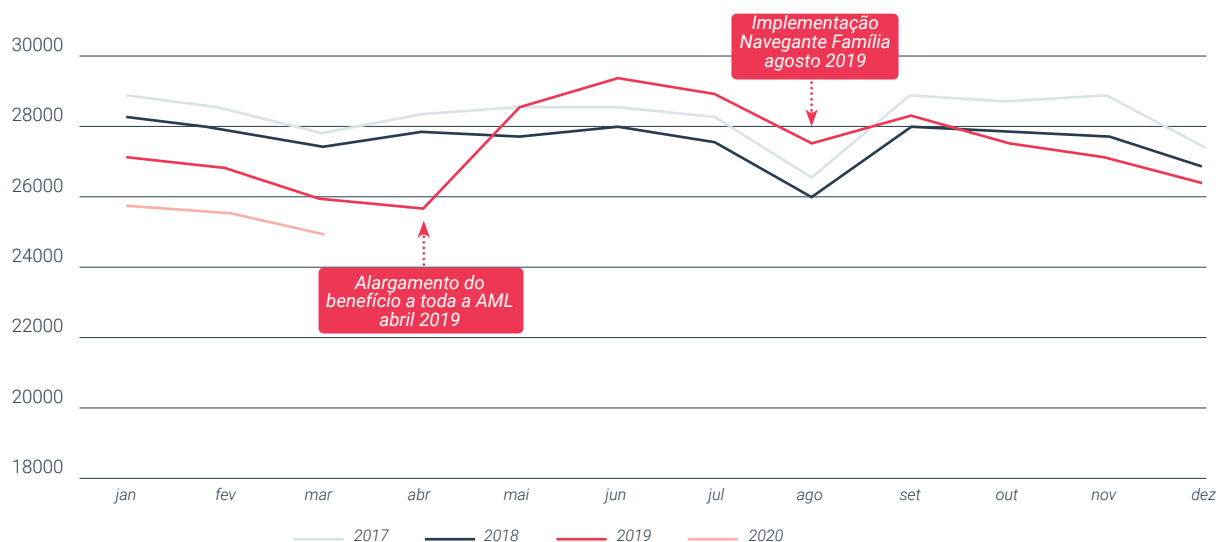
Quantidade de passes vendidos



Do cruzamento dos dados relativos às vendas de títulos Social + na AML, com a data de implementação do Navegante Família, resulta clara a importância da medida para as famílias com menores rendimentos. Se em abril de 2019, com o alargamento do benefício

a toda a região, se tinha invertido a tendência decrescente na venda de títulos Social +, a partir de agosto de 2019, à medida que as vendas de Navegantes Família aumentam as vendas de Passes Social + diminuem.

Quantidade de passes "social +" vendidos



No entanto, com o aproximar da data em que o novo sistema tarifário completaria um ano, os efeitos da pandemia causada pelo vírus da Covid-19 começaram a fazer-se sentir e principalmente no número de passageiros transportados e na venda de títulos ocasionais, durante o mês de março de 2020.

Precisamente um ano após a cerimónia de apresentação dos novos títulos Navegante, a 18 de março de 2020 é declarado o estado de emergência em Portugal.

O balanço, traduzido no número de passageiros transportados num ano de Programa de Apoio à Redução Tarifária na área metropolitana de Lisboa, é já afetado pelos efeitos desta pandemia, não só pela diminuição efetiva da procura, como também pela não obrigatoriedade da validação de títulos de transportes, decidida pela Área Metropolitana de Lisboa e pelas câmaras municipais do Barreiro, Cascais e Lisboa, e pelos restantes operadores, a partir de meados de março.

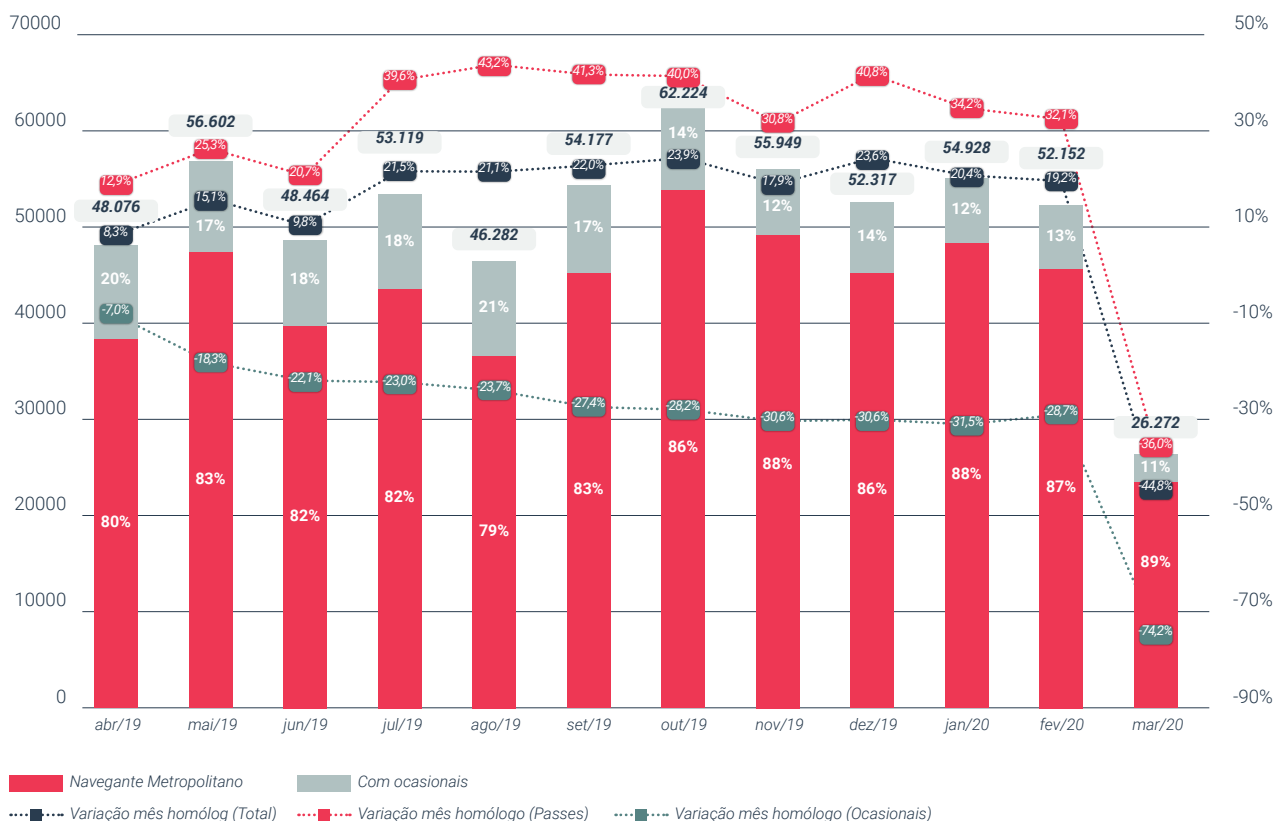


Abílio Leitão, UNIP.

DESTAQUE - MAIS E MELHOR TRANSPORTE PÚBLICO NA AML

Passageiros transportados

Milhares



Ainda assim, de abril de 2019 a março de 2020 há registo de cerca de 610 milhões de passageiros transportados no sistema de transportes públicos da área metropolitana (mais cerca de 69,5 milhões de passageiros do que no período homólogo anterior, correspondentes a um aumento de 13%), 515 milhões dos quais com títulos do tipo passe. O modo rodoviário foi o mais utilizado, com cerca de 291 milhões de passageiros, seguindo-se o metro, com 179 milhões. Utilizaram a ferrovia, por sua vez, 122 milhões de passageiros, e o modo fluvial, os restantes 18 milhões. Todos os modos registam um aumento significativo de passageiros, com especial destaque para o modo ferroviário com um aumento de 27% (comparação com período homólogo já afetada com efeitos da pandemia).

PANDEMIA PENALIZA SISTEMA DE TRANSPORTES

Em abril, estima-se que as receitas de passes e títulos ocasionais no sistema de transportes públicos da AML tenham atingido apenas 9,7% e 1,8% dos seus valores expectáveis, respetivamente (7% de receitas tarifárias no total). Em maio as mesmas percentagens estimam-se em aproximadamente 30,5% e 16,9% respetivamente.

Até setembro, o crescimento na procura apresentava resultados animadores, superando até as expectativas, configurando uma esperança renovada na recuperação do sistema. Estima-se que a receita de passes tenha atingido 60,1% e a venda de títulos ocasionais,

43%. Com o final das férias e o regresso do período laboral e escolar, previa-se uma evolução mais significativa da procura, quer na venda de títulos de transporte, quer no número de passageiros transportados, situação que não se veio a confirmar. A venda de passes e o número de passageiros transportados ficou aquém do que seria esperado. Começa-se a assistir, em semelhança a outros países europeus, a uma estagnação da retoma dos transportes, prevendo-se com a evolução da situação pandémica no país, nomeadamente na área metropolitana de Lisboa, um possível decréscimo da procura entretanto alcançada.

Comparando com os dados médios mensais do primeiro trimestre do ano, em que foram vendidos 765.000 passes, os números de abril, maio e junho, representam 9% (72.200), 31% (236.900) e 43% (334.300), respetivamente, desse valor. No segundo semestre, o número de passes superou as 450.000 vendas, atingindo 59% do valor médio registado entre janeiro e fevereiro de 2020.

Para além dos resultados largamente positivos no aumento de passageiros e utilizadores regulares dos transportes públicos que o novo sistema tarifário alicerçado no PART promoveram, verificou-se, que a criação de instrumentos financeiros públicos para o sistema de transportes foi determinante para uma resposta de oferta e manutenção de serviços às populações no período de combate à pandemia.



Área Metropolitana de Lisboa

Conferência “Sistema tarifário e rede metropolitana de transportes de Lisboa e de Viena”

No âmbito da entrada em vigor do novo sistema tarifário, a Área Metropolitana de Lisboa e a Câmara Municipal de Mafra promoveram, no dia 15 de abril de 2019, em Mafra, a conferência internacional “Sistema Tarifário e Rede Metropolitana de Transportes de Lisboa e de Viena”, tendo em conta que a região de Viena, capital da Áustria, tem implementado um sistema similar, que se encontra em fase de ampliação, centrada em soluções de transportes sustentáveis.

Num momento em que na área metropolitana de Lisboa se estavam a dar os primeiros passos, e em que se estudavam e avaliavam os impactos das alterações, esta conferência permitiu partilhar e ouvir os especialistas e intervenientes, bem como conhecer a experiência de outros países que já implementaram, com sucesso, soluções similares, definindo um futuro melhor.

Cidadãos com interesse na área da mobilidade e transportes, bem como eleitos e técnicos municipais puderam, desse modo, ouvir as intervenções do presidente da Câmara Municipal de Mafra e vice-presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa, Hélder Sousa Silva, do primeiro-secretário da AML, Carlos Humberto de Carvalho, da vice-presidente da Câmara Municipal de Viena, Maria Vassilakou, do presidente da Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros, Cabaço Martins, dos Professores Nuno Marques da Costa e José Manuel Viegas, e assistir a um debate moderado por José Monteiro Limão. O encerramento da conferência ficou a cargo do Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, José Mendes.

CONCURSO RODOVIÁRIO

A AML lançou, no dia 13 de fevereiro de 2020, e adjudicou, no dia 20 de outubro, o concurso internacional para aquisição de serviço público de transporte rodoviário de passageiros para a região metropolitana de Lisboa, para os próximos sete anos. Do tipo *gross cost*, tem um preço base superior a 1200 milhões de euros no período contratual, e é o maior em curso no país e um dos maiores da Europa.

O concurso, que dá continuidade a uma revolução sem paralelo nas últimas décadas na mobilidade da região metropolitana de Lisboa, é de primeira geração (sem histórico associado) e a sua montagem, que demorou cerca de dois anos, exigiu o aprofundamento de todos os aspetos-chave geralmente associados a um concurso desta natureza e dimensão.

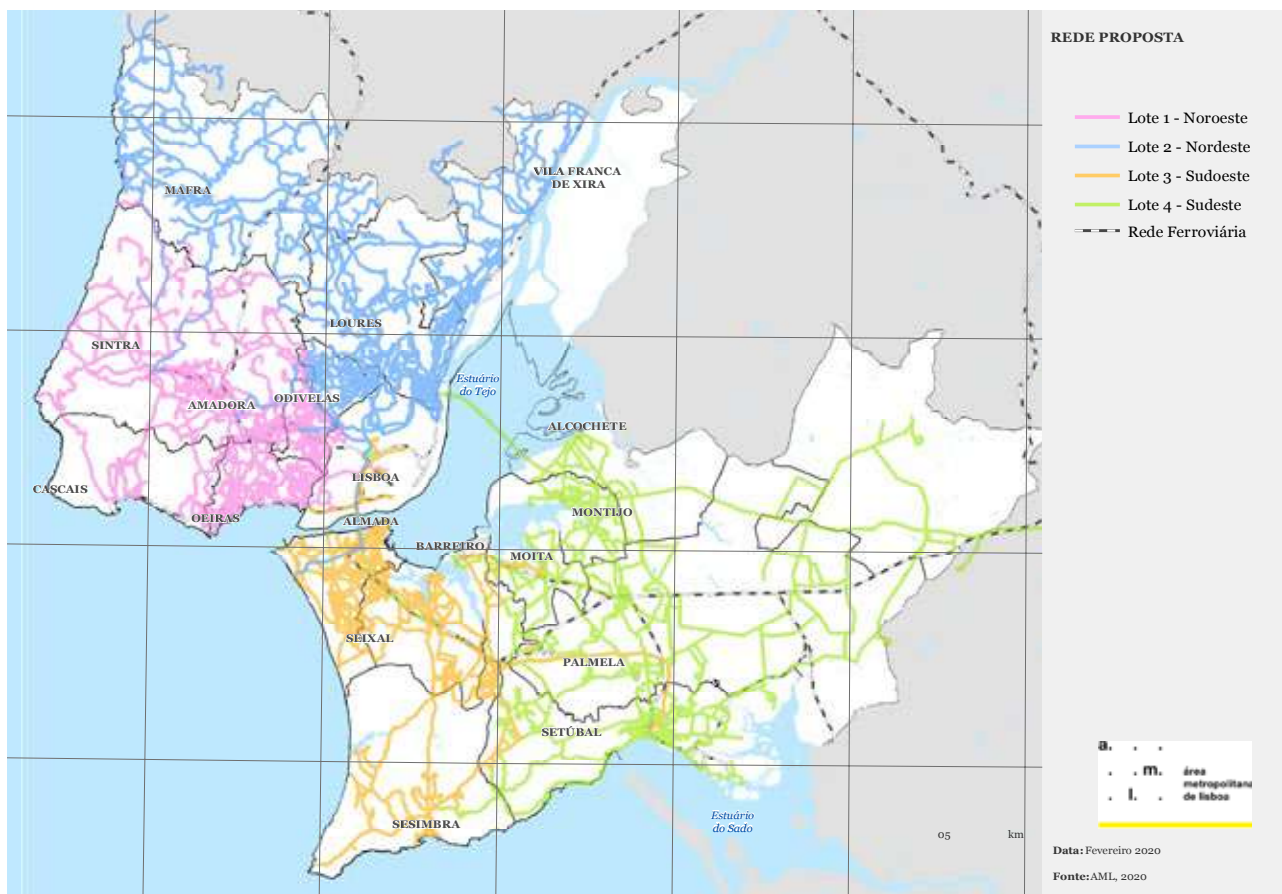


Aos aspetos-chave, a AML aliou aqueles que considerou serem os objetivos primordiais do serviço de transporte rodoviário: atingir uma oferta substancialmente mais completa do que a existente; maior eficiência; mais sustentabilidade ambiental; melhor qualidade do serviço; rejuvenescimento substancial da frota; mais responsabilidade social; melhor imagem; informação mais completa e maior foco nos utentes.



OFERTA AUMENTA MAIS DE 40%

A rede de transporte, desenhada de raiz durante mais de um ano pela AML, foi subdividida em quatro lotes, que, conjuntamente, aumentam a oferta em mais de 40%, face aos atuais serviços: o lote Noroeste, que abrange os municípios da Amadora, Oeiras e Sintra, e intermunicipais de ligação a Lisboa e Cascais; o lote Nordeste, com carreiras nos concelhos de Mafra, Loures, Odivelas e Vila Franca de Xira, e intermunicipais de ligação a Lisboa; o lote Sudoeste, para os municípios de Almada, Seixal e Sesimbra, e intermunicipais de ligação ao Barreiro e Lisboa; e, por último, o lote Sudeste, que contempla os concelhos de Alcochete, Moita, Montijo, Palmela e Setúbal, e intermunicipais de ligação ao Barreiro e Lisboa.



CUMPRIMENTO DOS NÍVEIS DE SERVIÇO DEFINIDOS NA LEI

A rede resultou do culminar de um processo de planeamento e ajuste da oferta de transporte à procura potencial, assumindo o respeito pelos critérios dos níveis de serviços definidos na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho. A garantia de que todos os municípios da área metropolitana atingem pelo menos os níveis de serviço e a qualidade média de transporte, a integração de todas as carências e propostas identificadas por cada um dos municípios abrangidos e uma forte articulação com os outros modos de transporte, são parâmetros salvaguardados no concurso.

No que respeita à frota, ponderando os fatores de índole financeira, técnica e ambiental, foram assumidas exigências que representam uma melhoria significativa, face ao material circulante que opera atualmente na área geográfica, desde logo por terem sido estabelecidos critérios de idade média e máxima admissíveis, tecnologias EURO mínimas, adaptações obrigatórias ao transporte de pessoas com cadeira de rodas e com mobilidade reduzida, atributos técnicos relacionados com a informação a bordo, climatização e ventilação, segurança, portas USB, wi-fi, e sistemas de eco condução, entre outros.

O concurso previu, ainda, que a frota apresente um determinado desempenho ambiental no que concerne a níveis de emissões, designadamente à obrigatoriedade de integrar, pelo menos, 5 % de veículos não poluentes e energeticamente eficientes, conforme definido na Diretiva (EU) 2009/33/CE e na Diretiva (EU) 2019/1161 do Parlamento Europeu e do Conselho.

DESTAQUE - MAIS E MELHOR TRANSPORTE PÚBLICO NA AML

Salienta-se que a qualidade da frota é um dos fatores que tem suscitado maior número de reclamações e juízos negativos no transporte rodoviário na região, sendo assim espectável que, com uma significativa melhoria em sistemas que promovam uma viagem e condução económica, confortável e segura, a contratualização permita dar uma nova e qualificada resposta às necessidades de deslocações, contribuindo para o aumento de utilizadores de transportes públicos.



Renovação da frota através de menores idades média e máxima

Carris
Metropolitana

Adoção de imagem única em todos os veículos



Mínimos ambientais EURO com redução de consumo energético, emissões e ruído



Adaptação a passageiros com mobilidade reduzida e ao transporte de bicicletas

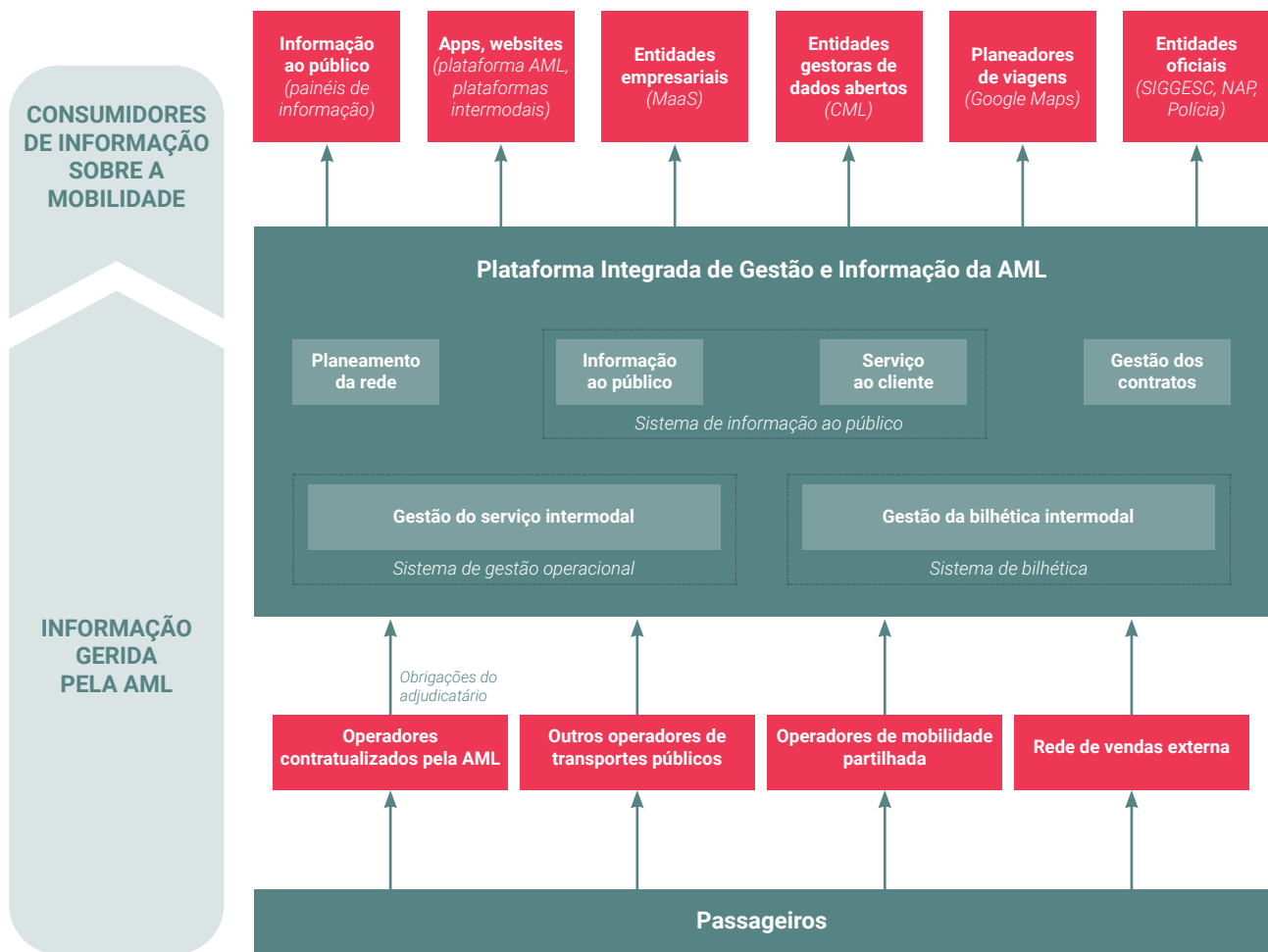
UM SISTEMA DE TRANSPORTES INTELIGENTE

Relativamente aos sistemas tecnológicos, as exigências colocadas no concurso foram pensadas em articulação com um outro projeto em curso na AML – a implementação de uma plataforma tecnológica integradora de serviços e de sistemas inteligentes de transportes.

Contratualmente, os operadores estão obrigados a dispor de sistema de bilhética (onde será colocada uma *Application Programming Interface* de alto nível), um sistema de apoio à exploração, sistemas de contagem de passageiros, de videovigilância, de eco condução, ecrãs para informação sobre a próxima paragem e outras informações relevantes para os transportes, que permitirão a programação de dados e entretenimento a bordo, entre outras.

Os sistemas de bilhética, de apoio à exploração e de contagem de passageiros permitirão à AML e ao operador, em tempo real, conhecer a oferta e a procura, promover a fiscalização dos serviços contratados (reforçando assim a regularidade e a pontualidade), e disponibilizar ferramentas de planeamento que permitam ajustar os serviços às necessidades, avaliar e combater a fraude.

Estas novas tecnologias viabilizarão, igualmente, uma melhoria da informação ao público, não só nos autocarros, mas também em diferentes locais: nas paragens dos autocarros, telemóveis e internet.



REMUNERAÇÃO EM FUNÇÃO DOS QUILOMETROS PERCORRIDOS

Ao nível da matriz de riscos associada ao caderno de encargos e, conseqüentemente, ao contrato de prestação de serviços, destaca-se, pela sua relevância, a gestão do risco de operação, assumida no essencial pelo operador, a fiscalização sobre a fraude, cuja responsabilidade é partilhada entre as partes, sendo a definição da oferta e a perda de procura riscos sob a responsabilidade da entidade adjudicante.

Em termos de remuneração, salienta-se que, de modo a permitir ao operador diversificar as suas fontes de receita, é-lhe autorizada, para além da operação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros, a exploração de serviços ocasionais. Esta opção visou reforçar igualmente a competitividade das propostas apresentadas, já que a exploração destes outros serviços permitirá, em caso de boa gestão e eficiência, garantiram menor preço base unitário de veículo.km – cerca de 5% - e maior rentabilidade.

Sendo um contrato do tipo *gross cost*, a remuneração do operador basear-se-á essencialmente na produção quilométrica (veículo.km) realizada. Em conformidade, como contrapartida pela execução integral do contrato, a partir do início do período de funcionamento normal, o operador tem direito a receber da entidade adjudicante uma remuneração anual, acrescida do IVA à taxa legalmente aplicável, correspondente ao produto do preço unitário por veículos quilómetro (€/veículo.km) indicado na proposta pela produção de referência realizada, medida em veículos quilómetro (veíc.km). As variações anuais decorrentes de ajustamentos até 1% da produção quilométrica de referência não alteram o valor da remuneração; caso as variações se situem entre 1% e 10% da produção quilométrica de referência, far-se-á um acerto de contas, que adiciona ou deduz ao valor do contrato essa diferença pelo valor do €/veículo.km contratado.

DESTAQUE - MAIS E MELHOR TRANSPORTE PÚBLICO NA AML


De modo a facilitar a gestão da tesouraria do operador, está previsto o fracionamento da remuneração do seguinte modo:

- Pagamentos mensais por conta, de acordo com o valor de referência;
- Pagamentos (acertos) trimestrais, de acordo com os critérios relativos à variação da produção quilométrica, para ajustamento da remuneração à produção (veíc.km) efetivamente realizada e para dedução das penalizações;
- Pagamento e acerto final anual, que integra a componente de remuneração relativa à bonificação por aumento de procura.



Remuneração do operador indexada à produção quilométrica

- **Preço unitário** por veículo quilómetro (€/veíc.km) atualizado anualmente em função do valor máximo da TAT
- **Variações de produção até ± 1%** - pagamento da quilometragem contratada (sem remuneração adicional)
- **Variações de produção entre ± 1% e ± 10%** - pagamento da quilometragem realizada ao preço unitário adjudicado



Pagamentos e acertos mensais, trimestrais e anuais

- **Pagamentos mensais** por conta
- **Acertos trimestrais de pagamentos** para ajustamento da remuneração à produção (veíc. km) efetivamente realizada e para dedução das penalizações
- **Pagamentos anuais** de uma bonificação por aumento de procura

UM CONTRATO COM INCENTIVOS E PENALIZAÇÕES

Para além da contrapartida devida pelo operador pela atribuição do contrato, no valor de 1 % da remuneração anual, está prevista a existência de dois fluxos financeiros de sentido contrário, um de incentivo e outro de penalização ou multa. Por um lado, o empenho do operador no aumento da procura e combate à fraude permitem o alcance de uma bonificação na remuneração do contrato e, por outro, serão deduzidas à remuneração dois grupos de penalizações: as decorrentes da avaliação de desempenho e qualidade e da monitorização e reporte de indicadores.



Avaliação de Desempenho e Qualidade

- Pontualidade
- Regularidade
- Reclamações
- Fraude
- Índice de Satisfação

↓
Penalidade com dedução na remuneração
de acordo com critérios máximos e mínimos



Monitorização e Reporte de indicadores

- **Desempenho serviço:** circulações, regularidade, pontualidade, lotação e velocidade
- **Qualidade:** conforto, segurança, atendimento ao cliente e reclamações
- **Frota:** idade, limpeza, acessibilidade, bicicletas e imobilização
- **Impacto ambiental e energético**

↓
Multa pelo não cumprimento de critérios mínimos
com dedução direta por ocorrência

PREÇO E IDADE DA FROTA DITAM VENCEDORES

Relativamente à concorrência, foi entendido privilegiar apenas duas variáveis, quantificáveis, de forma a minimizar a possibilidade de litigância. Todas as demais questões determinadas no concurso foram condições obrigatórias e condicionantes para se poder submeter a candidatura. Nesse sentido, nos termos do programa do concurso, a adjudicação foi concretizada com base no critério da proposta economicamente mais vantajosa, de acordo com modelo de avaliação pré-definido assente nos fatores “preço” e “frota”, com uma ponderação respetiva de 85% e 15%, decompondo-se o fator “frota” nos subfatores “idade média da frota no início do primeiro ano contratual” (com um peso de 40%) e “idade média da frota no início do quinto ano contratual” (com um peso de 60%).

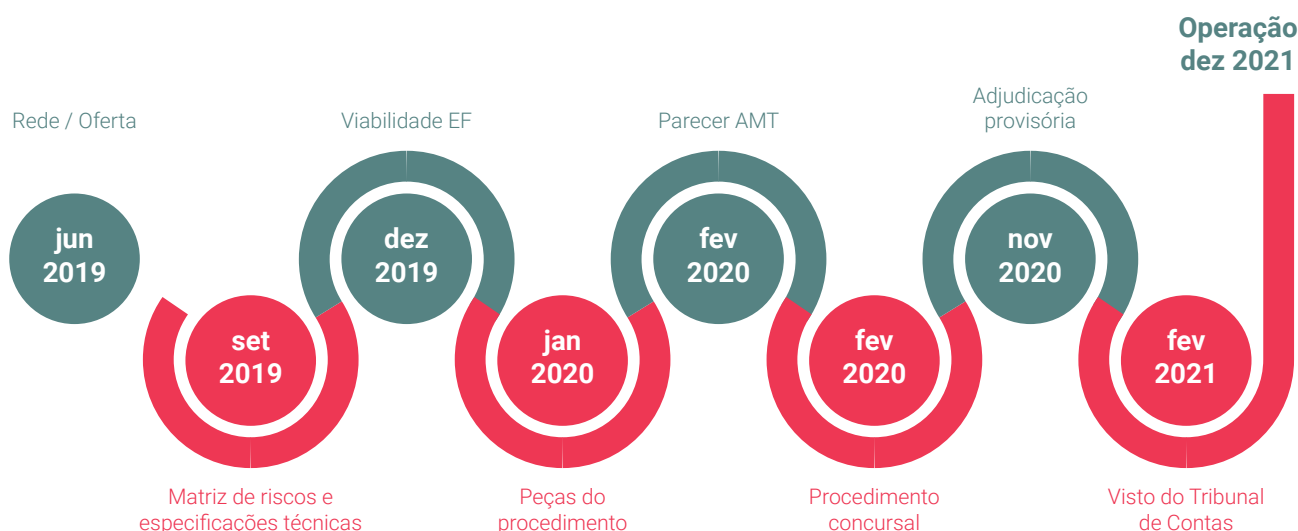
Sobre a cronologia do contrato, destaca-se que, após a adjudicação, outorga dos contratos e conseqüente obtenção do visto prévio do Tribunal de Contas, decorrerá um período de transição de dez meses, findo o qual se iniciará a operação, até perfazer os restantes sete anos contratuais. Salienta-se ainda que foi igualmente assumida pela AML uma opção clara de responsabilidade social, determinando que os trabalhadores das empresas que hoje efetuam o serviço de transporte rodoviário neste território serão integrados pelo operador vencedor do respetivo lote, onde hoje exercem funções.

No procedimento concursal, destaca-se que as empresas interessadas apresentaram, nas duas fases que dispunham, um vasto conjunto de pedidos de esclarecimento e erros e omissões das peças procedimentais (cerca de 1500 questões).

Os pedidos de esclarecimento incidiram, na sua larga maioria, sobre o caderno de encargos e respetivos anexos. As matérias que mais dúvidas suscitaram relacionaram-se com requisitos técnicos da frota, exigências dos sistemas e equipamentos tecnológicos, e recursos humanos. Os erros e omissões apontados às peças procedimentais recaíram, essencialmente, sobre o caderno de encargos e anexos, assumindo o assunto dos recursos humanos um lugar cimeiro.

Decorrente dos ajustamentos associados aos esclarecimentos realizados, foram revistas algumas das peças procedimentais. A vastidão e a complexidade de questões levantadas, culminaram na publicação, em 18 de junho, da primeira fase das respostas e das novas versões das peças procedimentais. Na mesma data foi comunicada a decisão de prorrogar o prazo de apresentação de propostas para 75 dias a contar dessa data, tendo a segunda fase de respostas aos pedidos de esclarecimento e erros e omissões terminado com a sua publicação a 7 de agosto. Os concorrentes apresentaram as propostas a 1 de setembro, tendo a decisão de adjudicação sido aprovada a 20 de outubro pela comissão executiva da AML.

Em termos globais, destaca-se, em todos os lotes, a baixa média de idade da frota, inferior a um ano, logo no início do contrato, e inferior a quatro anos, no quinto ano de atividade. Estes valores estão muito abaixo dos máximos previstos no caderno de encargos, e ainda mais abaixo da idade média da frota em circulação, que, em 2019, era superior a 13 anos. Outro fator digno de realce é que o valor pago por veículo/quilómetro ficou cerca de 5% abaixo do valor base previsto. Por fim, salienta-se que, cumprindo todas as formalidades legais aplicáveis, está prevista a entrada em vigor dos quatro contratos no primeiro trimestre de 2021, e o início da operação no final de 2021 / início de 2022.



PENSAR E PLANEAR UM FUTURO MELHOR

Numa sessão pública, o orador afirmava: “como se diz, o planeamento é como os espinafres, toda a gente sabe que faz bem, mas ninguém gosta”. Independentemente da veracidade da relação de cada um com o vegetal, pretende-se aqui demonstrar como na Área Metropolitana de Lisboa (AML), a opção é por uma ação fundamentada em planeamento. Logo em 2015, imediatamente após a publicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que transferiu para a AML as responsabilidades de Autoridade de Transporte, foram iniciados os trabalhos para a elaboração do Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS), aprovado em 2016.

Nestes anos, a par de medidas como o novo sistema tarifário, decorreram estudos relevantes como o Inquérito à Mobilidade (IMob2017) e a modelação da rede de transporte rodoviário para a área metropolitana, desenvolvida em articulação com os demais modos. Estes trabalhos foram estruturantes para o concurso para a contratualização do serviço rodoviário de passageiros, que irá reforçar muito significativamente a oferta e a qualidade do serviço de transporte em toda a área metropolitana, para os sete anos subsequentes. Igualmente, todos percebem que seria uma irresponsabilidade adotar um novo sistema tarifário sem fazer previamente estudos de modelação e estimação das alterações ao nível da procura e, em particular, sobre o impacto financeiro do mesmo. Não foi assim que aconteceu e os resultados estiveram em linha, e superaram em diversos aspetos, o cenarizado.

Em simultâneo com os estudos e trabalhos já referidos, na AML, iniciou-se, há cerca de dois anos, com todos os seus municípios, o trabalho de identificação das necessidades e prioridades de infraestruturas e serviços de transporte em sítio próprio e de elevada capacidade, estruturantes do sistema de transportes em toda a área metropolitana. Neste mesmo período, a AML participou nos trabalhos do grupo de trabalho criado, pelo Governo, com o objetivo de promover o estudo de um corredor de transportes públicos em sítio próprio, em complemento e conexão com o sistema em operação na fase 1 do Metro Sul do Tejo (Despacho n.º 11382/2017, de 18 de dezembro), que se encontra nesta fase a terminar as suas propostas de evolução do Metro Transportes do Sul e de soluções complementares de transportes em sítio próprio.

Assim, quando o Governo iniciou o processo de definição do Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI), já estavam identificados, por parte da AML, os projetos prioritários, assegurada a coerência e articulação com

as demais infraestruturas e serviços de transporte, e em muitos casos as primeiras estimativas de custos, permitindo uma intervenção e acompanhamento estruturados da AML neste processo e junto do Conselho Superior de Obras Públicas. Muito deste trabalho estruturante, duradouro e fundamental para a definição das medidas e soluções a adotar, é invisível até à materialização dos projetos, como aconteceu já com o novo sistema tarifário.

NOVOS ESTUDOS E PROJETOS

Três outros estudos e projetos se juntarão aos trabalhos já desenvolvidos e fundamentarão a revisão do PAMUS, que se deverá iniciar até ao primeiro trimestre de 2021:

- O estudo sobre o sistema logístico na AML, já iniciado, e que deverá não só caracterizar a distribuição de mercadorias como propor uma estrutura hierarquizada de infraestruturas logísticas de âmbito regional e sub-regional, e onde se inclui a avaliação da necessidade de um Mercado Abastecedor na Península de Setúbal, eventualmente em articulação ou complementaridade com MARL (Mercado Abastecedor da Região de Lisboa) já existente em Loures. Para se ter noção da dimensão e relevância do tema, note-se que segundo a Comissão Europeia “o transporte de mercadorias nas cidades representa de 10 a 18% do tráfego rodoviário”;
- Estudo e Modelação da área metropolitana articulando o ordenamento do território com a mobilidade e transportes. Com este processo pretende-se dotar a AML não só de capacidade de planeamento e ajustamento das soluções de transporte às alterações da ocupação do território, mas também apoiar os municípios nas suas atribuições de planeamento e gestão do território. Deverá igualmente articular a modelação desenvolvida no âmbito do planeamento e definição da rede de serviço de transporte rodoviário que a AML submeteu a concurso com a modelação em ocupação e uso do solo e os zonamentos definidos nos instrumentos de ordenamento do território de cada um dos municípios;
- Estudo de definição da rede ciclável metropolitana e suas características, bem como de infraestruturas associadas. Com este trabalho pretende-se, para além da definição da rede ciclável que assegure a resposta às principais linhas de desejo origem/destino, igualmente a identificação dos pontos de rutura e incoerência da rede existente e planeada, geradores de descontinuidades que penalizam a escolha do modo ciclável como opção de deslocações quotidianas e lazer.

Com os trabalhos já desenvolvidos e estes estudos e projetos a promover ou em curso, a AML ficará com os elementos necessários para proceder a uma revisão e elaboração muito robusta de um segundo PAMUS,

fundamental para a definição de políticas de mobilidade sustentável, que melhorem significativamente a vida e competitividade da área metropolitana, e assegurem a coerência das infraestruturas e dos sistemas e serviços de transporte, garantindo enquadramento das prioridades nos mecanismos de financiamento nacionais e europeus.

Em paralelo, dois outros projetos de grande envergadura estruturarão a capacidade da AML de conhecer, estudar, planejar, operacionalizar e concretizar melhorias e serviços para todos:

- Plataforma tecnológica integradora dos serviços e sistemas inteligentes de transportes na ótica da mobilidade como um serviço (no âmbito do conceito “MaaS – Mobility as a Service”);
- Observatório da mobilidade. O conhecimento sistematizado e atempado da situação e identificação das tendências não só das características e opções nas deslocações e de fatores conexos que se interrelacionam, bem como da sua evolução, são uma condição para o exercício das funções de Autoridade

e de gestão do sistema e serviços de transportes, incluindo a gestão do contrato do serviço de transporte rodoviário. Nesse sentido, é fundamental garantir a existência de uma bateria de indicadores de mobilidade e transportes a monitorizar (sempre que possível georreferenciados), os mecanismos de recolha automáticos e sistemáticos dessa informação, a sua divulgação através também de formatos inovadores, e a coordenação com os dados do sistema de bilhética e de apoio à exploração e informação ao público. Assim, o observatório deverá alimentar todo o sistema de informação e planeamento na AML e dos seus municípios, assegurando igualmente a sua disponibilização a todos os interessados (comunidade científica e de investigação, empresas de transportes e serviços de mobilidade, outras Autoridades de Transporte, etc.).

Com estas duas ferramentas, a AML mune-se de instrumentos que a ajudam a capacitar-se também para a tomada de decisões e operacionalização das mesmas, com impactos diretos na qualidade dos serviços de transporte, na informação ao público e em novas soluções de mobilidade.



DESTAQUE - MAIS E MELHOR TRANSPORTE PÚBLICO NA AML

A PLATAFORMA TECNOLÓGICA DE SERVIÇOS E SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTES

Saber antecipadamente que o transporte que se pretende apanhar está cheio, mas que o seguinte ainda tem lugares sentados disponíveis, permite-nos fazer escolhas que podem tornar a nossa viagem mais confortável. Neste período pandémico, se o sistema já estivesse instalado, teria permitido que cada um pudesse assegurar-se de que as suas viagens seriam também com mais confiança (Nota: esta mesma abordagem foi aliás integrada no documento “Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030”).

Se na central de controlo de transportes se souber, em tempo real, que o barco (ou o comboio ou outro autocarro) está três minutos atrasado, será possível dar indicação ao motorista do autocarro, que iria partir levando os passageiros que vêm nesse barco, para que aguarde esse tempo (verificado pelo sistema de modelação que isso não tem implicações a jusante) evitando que estes passageiros não fiquem sem transporte para o seu destino. E se em simultâneo, o passageiro no barco for informado de que o autocarro só partirá depois da sua chegada, não só tornará a opção pelo transporte público mais fiável, como eliminará o stress associado a essas viagens.

Saber que houve significativos crescimentos nas vendas de títulos de transporte (obtidas em tempo real) ou que há uma elevada procura num serviço de transportes (por ter as validações em tempo real), permitirá à AML e ao operador planear melhor e reforçar/ajustar esses serviços às necessidades, aumentando a qualidade dos transportes e a confiança na sua utilização.

Poder ter numa única aplicação a possibilidade de utilizar todos os sistemas de bicicletas partilhadas existentes na AML, ou de trotinetes, ou pagar o estacionamento à superfície em qualquer dos 18 municípios (em vez de ter 18 aplicações diferentes para o efeito), tornará realmente todo o sistema de mobilidade e todos os serviços de transporte (incluindo transporte a pedido, soluções de entrega de mercadorias, etc.) um todo coerente e complementar, evitando ruturas e custos desnecessários.

No futuro, estas e outras soluções estarão disponíveis para todos. A Plataforma tecnológica que a AML está já a desenvolver integrará progressivamente novas funcionalidades, por iniciativa própria ou de empresas tecnológicas e de serviços de mobilidade.

A AML apresentou uma candidatura ao POSEUR para a implementação de uma Plataforma integradora de sistemas de bilhética e de informação ao público, tendo obtido a sua aprovação e uma comparticipação de 50% do investimento num montante máximo de quatro milhões de euros, para estes dois sistemas.

Nesta primeira fase, impõe-se dotar a AML dos sistemas necessários para assegurar o bom funcionamento e monitorização dos serviços de transporte rodoviário e que correspondem também a exigências e serviços que os operadores do serviço de transporte rodoviário, resultante do concurso promovido pela AML, terão que disponibilizar. O amplo sistema de informação ao público (nas paragens, no interior dos autocarros, em locais públicos de grande concentração de pessoas, na internet e em APP própria, etc.), permitirá igualmente melhor gerir o sistema tarifário Navegante.

Este é um futuro que começa muito em breve.



TRANSPORTES METROPOLITANOS DE LISBOA

A AML está a constituir, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 121/2019, de 22 de agosto, uma empresa local de natureza metropolitana de mobilidade e transportes – a Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML) –, que integrará igualmente o atual sistema Lisboa Viva da OTLIS.

A TML concentrará numa única entidade, entre outras, as atribuições de Autoridade de Transportes – por delegação de competências, o desenvolvimento e gestão da plataforma tecnológica com a prestação dos respetivos serviços associados (desde logo, a informação ao público), a gestão dos contratos de prestação de serviço público rodoviário de passageiros, a gestão do sistema tarifário e a implementação do sistema de bilhética Navegante.

No diploma legal referido, que permite a criação destas empresas, é assumido que a mesma apresenta ganhos de qualidade e resulta num acréscimo de racionalidade económica no seu desenvolvimento. Este modelo permite, em particular, operacionalizar de forma mais adequada a delegação de competências. Tal como no planeamento, uma parte significativa da sua ação não é perceptível para os passageiros, mas é relevante para a concretização com sucesso de todas as medidas e políticas de promoção da mobilidade sustentável e mesmo

na prestação de serviços que deverão resultar na melhoria e atratividade do serviço de transporte na área metropolitana.

A TML dará também uma identidade única comum a toda a área metropolitana, devendo progressivamente integrar a informação e gestão operacional de todo o sistema de transportes neste território. Certo é também que o novo serviço de transporte rodoviário de passageiros operará com uma marca única: a “Carris Metropolitana”.

A expectativa é a de que, através desta empresa, seja possível concretizar um sistema de transportes com padrões de elevada qualidade, transversais a todo o território da área metropolitana.

Entre as metas traçadas pela TML, estão também a concretização de modernas infraestruturas e serviços de acessibilidade, mobilidade e transportes, com mais coerência e articulação entre si, e a dinamização de inovadores serviços e sistemas de transporte e mobilidade, suportados em soluções tecnológicas.

Guia-nos a ambição de, a curto e médio prazo, termos transportes mais seguros, confortáveis e energeticamente sustentáveis, e de sermos agentes influentes na construção de melhores índices de qualidade de vida em todo o território da área metropolitana de Lisboa.



Nuno Alexandre Correia/Câmara Municipal de Lisboa

A RESPOSTA DA AML NO CONTEXTO DA PANDEMIA

A pandemia mundial do novo coronavírus, e as medidas de confinamento e distanciamento, provocaram alterações de comportamento, com implicações no sistema de mobilidade e transportes, e trazendo novos desafios à forma como nos deslocamos e vivemos. No caso concreto da área metropolitana de Lisboa, obrigou a um reforço da colaboração entre todos os atores, para assegurar uma resposta adequada e a coerência das soluções.

RESPONDER COM SEGURANÇA A NOVOS DESAFIOS

Ao longo dos primeiros meses da pandemia, a Área Metropolitana de Lisboa (AML), em conjunto com o Governo e as restantes autoridades de transportes da região, definiu um conjunto de medidas para garantir o funcionamento do sistema em segurança, e de acordo com as medidas de contingência definidas. De referir que as sucessivas alterações às regras de contingência, as mudanças adotadas por cada empresa e a alteração do comportamento individual, obrigaram a um ajustamento quase diário dos serviços de transporte disponibilizados, acertado entre a AML, os municípios e os operadores, de forma a responder, em segurança, às alterações da procura. Assim, ainda em março e atendendo às medidas de confinamento decretadas no âmbito do estado de emergência, a AML, em articulação com as Câmaras Municipais do Barreiro, de Cascais e de Lisboa, determinaram a entrada de passageiros nos autocarros pela porta traseira, a eliminação de vendas a bordo e a dispensa da obrigatoriedade das validações, de forma a proteger também os motoristas.

Simultaneamente, a suspensão das aulas presenciais levou à adaptação da oferta para o período não escolar, a partir do dia 16 de março. Já no início de abril, a maioria dos operadores rodoviários entraram em *layoff*, o que teve como consequência uma redução drástica da oferta de serviços de transporte público na região.

O período de Estado de Emergência, que durou de 18 de março a 3 de maio, traduziu-se, assim, na redução das vendas, diminuição dos passageiros e contração da oferta de serviço.

ADAPTAÇÃO DA OFERTA À PROCURA

Durante esse período, e posteriormente com a determinação do Estado de Calamidade e desconfinamento progressivo, houve necessidade de uma permanente adaptação à procura, e das empresas de transportes ao cumprimento das medidas de proteção e de higienização determinadas pela Direção-Geral da Saúde, designadamente através da

definição dos respetivos planos de contingência.

Com o retomar progressivo das atividades, registou-se um aumento gradual da procura (traduzida em passageiros e vendas), bem como da oferta.

No entanto, este progresso foi lento e complexo: o retomar faseado e distinto das atividades, as medidas de distanciamento definidas, a alteração das características da procura, e o facto de a maior parte das empresas continuarem em *layoff* até ao fim do mês de junho, levou a situações de desajuste entre a oferta e a procura, que implicaram um trabalho permanente de monitorização e de ajuste dos serviços.

O início das atividades letivas presenciais em setembro, representou um novo desafio para o sistema de transportes. Também aqui a AML promoveu a articulação entre municípios, operadores e agrupamentos de escolas, com o objetivo de assegurar a coordenação de horários entre os estabelecimentos de ensino e os serviços de transporte.

Em outubro de 2020, já todos os operadores rodoviários da competência da AML tinham reposto a sua oferta em 100% do serviço realizado em 2019.

De notar que relativamente aos serviços da competência da AML prestados pelas empresas Barraqueiro, Henrique Leonardo da Mota, Isidoro Duarte, JJ Santo António, Rodoviária de Lisboa, Scotturb, Transportes Sul do Tejo e Vimeca, verificou-se uma queda da oferta nos meses de abril, maio e junho, que se situou entre 50% a 60%. O nível de oferta atingiu os 90% em julho e 100% com o início do ano letivo.

Uma medida fundamental adotada pela AML foi a manutenção dos pagamentos aos operadores de transporte desde o início da presente situação de pandemia, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, e o seu prolongamento até ao final do ano, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 39-A/2020, de 2 de julho, que permitiram utilizar as verbas do PART (Programa de Apoio à Redução Tarifária) que tinham por objetivo compensar as empresas de transporte pelas quebras de receita devido à introdução do novo sistema tarifário Navegante, para fazer face à nova situação de pandemia.

O reforço significativo das verbas do Orçamento de Estado, conforme Lei n.º 27-A/2020, de 24 de julho, com a transferência, a título excecional, de mais 67 milhões de euros para a AML destinados à reposição da oferta de transportes públicos, ao abrigo do Despacho n.º 8459/2020, de 2 de setembro, e em conformidade com a decisão do Conselho Metropolitano, permitiram assegurar:

- 90% das receitas associadas ao serviço público de transporte de passageiros a todos os operadores de transporte da área metropolitana de Lisboa, a partir do dia 1 de julho;
- 100% das receitas aos operadores rodoviários e 90% das receitas aos restantes operadores, a partir de 15 de setembro.

Esta situação pode vir a ser revista com o evoluir da situação de pandemia.



QUEBRAS SIGNIFICATIVAS NOS PASSAGEIROS

No que toca aos dados do impacto da pandemia, registou-se uma quebra significativa da receita, que atingiu o seu mínimo em abril, com 9% das vendas de passes dos primeiros meses do ano, tendo havido um crescimento lento até outubro, que registou cerca de 65% das vendas. Quanto aos passageiros transportados, e tendo em conta que de 16 de março a 3 de maio não houve validações do sistema de bilhética, nos meses de maio e junho correspondem a cerca de 28% e 39%, respetivamente, em comparação com período homólogo do ano anterior, com base nas validações. Nos meses de verão e até ao final de outubro, assistiu-se a uma maior adesão ao transporte público, que abrandou, entretanto, no último trimestre do ano, com a entrada em vigor do novo Estado de Emergência. A procura no mês de outubro situava-se em 55% para o total dos operadores, muito inferior à registada em 2019.

ALTERAÇÃO DOS HÁBITOS DE DESLOCAÇÃO

O confinamento, as regras de distanciamento, mas também as dúvidas sobre a pandemia, levaram a uma alteração dos hábitos de deslocação, em que o fator psicológico relativo aos transportes públicos teve um efeito importante. Se numa primeira fase, houve globalmente menos deslocações, com efeitos positivos

até em termos ambientais e de saúde, o retomar das atividades tem mostrado uma maior preferência pelo transporte individual motorizado, o que, a prazo, pode ter efeitos preocupantes nas cidades e regiões. A recuperação da confiança dos passageiros é fundamental para a mobilidade das cidades, mas também para a sua dinamização e recuperação económica.

SEGURAMENTE, VÁ DE TRANSPORTES

Tendo em conta esta situação, a AML lançou uma campanha de recuperação da confiança nos serviços de transporte e tomou um conjunto de medidas para o efeito, assegurando que o futuro tem os transportes públicos no centro das respostas. Entende-se, assim, como fundamental a aposta de políticas com prioridade à saúde e redução das emissões, através de estratégias integradas para uma mobilidade mais sustentável.

Nesse sentido, a aposta, hoje já visível em vários municípios da área metropolitana, numa nova mobilidade no pós-covid, tendo como base os transportes públicos na resposta às deslocações de âmbito metropolitano (em que o sistema tarifário é fundamental), e a promoção da intermodalidade que assegure as condições para promoção de outros modos de transporte mais sustentáveis, como a bicicleta e o andar a pé, é o caminho que todos, em coordenação, estamos a construir.

O FUNDO SOCIAL EUROPEU NO PACTO DA AML

Em 2015, a Área Metropolitana de Lisboa celebrou com as autoridades de gestão dos Programas Operacionais Regionais de Lisboa (Lisboa 2020) e da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (PO SEUR) o Contrato de Gestão do Pacto para o Desenvolvimento e Coesão Territorial (PDCT-AML), que envolve atualmente uma dotação de fundo no montante de 90,3 milhões de Euros.

Os Pactos para o Desenvolvimento e Coesão Territorial (PDCT) constituem os instrumentos de programação dos investimentos das Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas para os seus territórios, a serem financiados por Fundos Europeus Estruturais e de Investimento, no período 2014-2020, da Política de Coesão. Os PDCT suportam-se no quadro de referência estratégico estabelecido pela EIDT - Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial que os deve preceder.

Com a celebração do contrato de gestão do Pacto, a AML constitui-se como Organismo Intermédio do Programa Operacional Regional Lisboa 2020, adquirindo

competência de gestão em diversas Prioridades de Investimento (PI) seja a nível do FEDER - Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, seja do FSE - Fundo Social Europeu.

No contexto do Pacto, o FSE assume especial relevância por centrar os seus esforços e atuação na «inclusão social» dos grupos mais vulneráveis e desfavorecidos da metrópole.

Neste domínio de atuação foram, ao longo do corrente período de programação, aprovados um alargado número de projetos que contribuem de forma expressiva para uma melhor integração das pessoas na sociedade e na vida quotidiana.

O Pacto da AML, integra quatro Prioridades de Investimento dedicadas ao FSE, com um investimento já aprovado de 42 milhões e uma taxa de cofinanciamento de 50%, distribuído da seguinte forma: PI 8.3. “Empreendedorismo Social” – sem aprovação de investimento até ao momento; PI 9.1 “Inclusão Activa” – representando 16% do investimento aprovado; PI 9.4 “Serviços Sociais” – representando 38% do investimento aprovado; e PI 10.1 “Combate ao Insucesso Escolar” – representando 46% do investimento aprovado.



INCLUSÃO ATIVA

A Prioridade de Investimento 9.1. apoia duas tipologias de projetos com vista à “inclusão ativa” dos grupos vulneráveis: “Cultura para Todos” e “Inserção de Pessoas em Situação de Sem-Abrigo”.

A tipologia de projetos “Cultura para Todos” tem como objetivo específico “Reduzir a pobreza, a exclusão social e o desemprego em territórios urbanos problemáticos”. Neste âmbito são apoiadas intervenções que integrem:

- Ações de dinamização de práticas artísticas e culturais por e ou para grupos excluídos ou socialmente desfavorecidos, bem como para idosos;
- Ações de sensibilização, promoção e intermediação, bem como outras ações complementares de divulgação, de forma a habilitar as pessoas em risco de exclusão social para o exercício de uma cidadania ativa, que valorize designadamente a participação cívica, a fruição cultural e patrimonial e a responsabilidade social;
- Ações de intermediação que favoreçam o desenvolvimento de atitudes e capacidades de aprendizagem, com vista à aquisição de competências básicas, pessoais e sociais, recorrendo designadamente à inclusão de conteúdos e ou práticas artísticas e culturais;
- Ações que permitam integrar as pessoas dos grupos-alvo naquilo que são os instrumentos e ferramentas de gestão e planificação estratégica local (por ex.: desenvolvimento de planos locais a partir das orientações estratégicas enunciadas na Estratégia Nacional para a Integração das Comunidades Ciganas, na Estratégia Nacional para as Migrações ou na Estratégia Nacional de Educação para o Desenvolvimento);
- Ações que permitam a capacitação de pessoas dos grupos-alvo como mediadores e facilitadores culturais, promovendo uma maior proximidade, a acessibilidade e utilizando linguagem em português claro e simples;
- Ações que tenham como objetivo promover a elaboração e a divulgação de conteúdos culturais digitais acessíveis a pessoas com deficiências e incapacidades e/ou a grupos excluídos ou socialmente desfavorecidos.

Na tipologia “Inserção de Pessoas em Situação de Sem-Abrigo” são apoiadas intervenções enquadradas na prossecução da Estratégia Nacional para a Integração de



Eric Ward/Unsplash

Pessoas em Situação de Sem-Abrigo (ENIPSSA 2017-2023), focada no aprofundar do conhecimento do fenómeno das pessoas em situação de sem-abrigo, recolhendo e tratando informação; na sensibilização e educação de todos os intervenientes e no reforço de uma intervenção promotora da integração das pessoas em situação de sem-abrigo, sendo elegíveis as seguintes ações de intervenção:

- A criação de equipas que assegurem o acompanhamento psicossocial e o acesso aos recursos existentes na comunidade, bem como a respostas integradas dirigidas a pessoas em situação de sem-abrigo ou em risco, de acordo com as necessidades individuais identificadas no diagnóstico multidisciplinar, e constituição de equipas que assegurem o acompanhamento psicossocial em contexto de integração em habitação individualizada nos modelos do tipo alojamento à medida, designadamente, *Housing First* ou *Housing Led*.
- Desenvolvimento de respostas que implementem ações ocupacionais adequadas às características e vulnerabilidades das pessoas em situação de sem-abrigo, promovam a empregabilidade e a inserção profissional;
- Ações que favoreçam o combate ao estigma sobre a condição de sem-abrigo, como por ex.: iniciativas de informação e de sensibilização das comunidades locais e sobre o fenómeno das pessoas em situação de sem-abrigo, com vista à prevenção e combate da discriminação; ações de capacitação e formação pessoal, emocional e profissional à medida das competências cognitivas, psicológicas, emocionais e estados de saúde física e mentais das pessoas em situação de sem-abrigo.

Nestas duas tipologias de intervenção foram aprovados 3,4 milhões de Euros de Fundo Social Europeu para os projetos dos 18 municípios da Área Metropolitana de Lisboa.

SERVIÇOS SOCIAIS



Joshua-Hoehne/Unsplash

Esta Prioridade de Investimento (9.4) integra duas tipologias de projetos: “Idade Mais” e “Modelo de Apoio à Vida Independente”, com que se pretende melhorar o acesso a serviços sustentáveis, e de grande qualidade, a preços comportáveis, ao nível dos cuidados de saúde e serviços sociais de interesse geral da população mais vulnerável, como os idosos e as pessoas com deficiência.

A tipologia de projetos “Idade Mais” apoia intervenções municipais que integrem as seguintes ações:

- Oferta de atividades cívicas, culturais, educacionais de manutenção física, com caráter regular, para um envelhecimento saudável e ativo de pessoas com mais de 55 anos, promotor da autonomia e da independência;
- Espaços de participação, de diálogo e de troca de experiências e conhecimentos entre pessoas idosas, crianças e jovens que favoreçam o enriquecimento mútuo e a solidariedade intergeracional;
- Estratégias e ações para diminuir o isolamento social e a exclusão em interação com as famílias, designadamente, acompanhamento psicológico, apoio social e ocupação dos tempos livres;
- Ações de capacitação e formação pessoal visando a promoção da qualidade de vida e o bem-estar físico e mental dos idosos;
- Serviços complementares de apoio, segurança e saúde à população com mais de 55 anos isolada, nomeadamente serviços de teleassistência e gestão

integrada de recursos;

- Ações que favoreçam a dinamização de redes de parceria municipais e intermunicipais de estruturas de intervenção às diferentes escalas territoriais, com vista à racionalização na utilização de recursos;
- Ações de monitorização e avaliação relativas às medidas e aos dispositivos implementados.

Já na tipologia de projetos “Modelo de Apoio à Vida Independente”, os beneficiários são os Centros de Apoio à Vida Independente (CAVI), entidades com natureza jurídica de Organização Não Governamental das Pessoas com Deficiência e estatuto de Instituição Particular de Solidariedade Social.

De acordo com o Decreto-Lei n.º 129/2017, de 09 de outubro, que regula o Modelo de Apoio à Vida Independente (MAVI), os destinatários de assistência pessoal abrangidos por esta linha de apoio são: pessoas com deficiência, com grau de incapacidade igual ou superior a 60% e idade igual ou superior a 16 anos; pessoas com deficiência intelectual; pessoas com doença mental e pessoas com Perturbação do Espectro do Autismo, com idade igual ou superior a 16 anos; e ainda pessoas com deficiência com idade igual ou superior a 16 anos que se encontrem abrangidas pela escolaridade obrigatória.

Estas duas tipologias de projetos financiaram no total 24 projetos, com um investimento associado de 15 milhões de Euros.

COMBATE AO INSUCESSO ESCOLAR

Para a Prioridade de Investimento 10.1 “Redução e prevenção do abandono escolar precoce e promoção da igualdade de acesso a um ensino infantil, primário e secundário de boa qualidade, incluindo percursos de aprendizagem formais, não formais e informais para a reintegração no ensino e na formação” foram mobilizados 19,5 milhões de Euros de investimento, num total de 24 projetos municipais.

Os projetos aqui aprovados focaram-se na promoção do sucesso escolar - de âmbito local ou intermunicipal - complementares aos planos de ação estratégicos das escolas desenvolvidos no âmbito do PNPSE - Programa Nacional de Promoção do Sucesso Escolar; e em intervenções em escolas inseridas em Territórios Educativos de Intervenção Prioritária (TEIP), através de ações que favoreçam a melhoria do sucesso educativo, designadamente:

- Reforço do apoio aos alunos, nomeadamente através de equipas multidisciplinares que assegurem respostas multinível, incluindo apoios sociais e saúde, na educação pré-escolar e nos ensinos básico e secundário;
- Reforço do apoio aos alunos na educação pré-escolar e nos ensinos básico e secundário, através da promoção de atividades físico motoras promotoras da integração entre pares e da gestão de conflitos potenciadoras do sucesso escolar e da aproximação da relação escola comunidade;
- Iniciativas de educação e formação de segunda oportunidade para jovens sem a escolaridade obrigatória que se encontram em risco ou que até já abandonaram precocemente o sistema de educação e formação.

Todas estas prioridades, em áreas hoje ainda mais vulneráveis no contexto pandémico que vivemos, revelam-se insuficientes e exigem ser especialmente contempladas e continuadas no próximo período de programação.

A AML prosseguirá atenta e focada na promoção e apoio a iniciativas que contribuam para a mitigação dos desequilíbrios sociais que se vão agravando em todo o seu território.



Câmara Municipal do Seixal



Channey/Unsplash

ESTRATÉGIA REGIONAL DE LISBOA - AML 2030: UM PROCESSO CONSTRUÍDO E PARTICIPADO

A construção da Estratégia Regional de Lisboa 2030 AML, tem mobilizado os principais atores territoriais, e é uma demonstração da força e vitalidade de uma região que pretende contribuir de forma decisiva para a trajetória de convergência do nosso país relativamente à União Europeia, para a coesão interregional em Portugal e, finalmente, para uma melhoria da coesão intrarregional na área metropolitana de Lisboa, potenciando um desenvolvimento sustentado justo para todos. Para superar estes desafios, é imperativo a existência de uma «Área Metropolitana Capital» a crescer, a reduzir as assimetrias territoriais e setoriais existentes e a liderar nas áreas que representam os grandes desafios societais da próxima década.

Neste contexto, importa referenciar os antecedentes da Área Metropolitana de Lisboa (AML) no quadro do processo de formulação e complementação dos fundos comunitários na região. Desde o QCA II, a AML tem tido um papel de destaque na gestão e implementação de fundos comunitários na região, destacando-se neste historial o seu papel enquanto organismo intermédio, tanto no QREN como no Portugal 2020. Foi exatamente neste último quadro comunitário (ainda a decorrer) que a AML foi chamada a desenvolver um referencial estratégico para apoiar a ação dos municípios, a Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial (EIDT) que corporizava os princípios que, posteriormente, seriam implementados no Pacto para o Desenvolvimento e Coesão Territorial (PDCT).

O processo de elaboração da Estratégia Regional Lisboa 2030 AML teve o seu início com a sinalização, por parte do Governo, às áreas metropolitanas, comunidades intermunicipais (CIM) e Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) da intenção de revisitação dos seus referenciais estratégicos (EIDT e Planos de Ação Regional (PARL)) tendo em vista a preparação do ciclo de programação comunitária para o período 2021-2027.

Tendo em conta esta solicitação, bem como o contexto institucional já referenciado, a AML e a CCDR de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT) entenderam que a elaboração conjunta da Estratégia AML 2030 traria valor acrescentado para a região, e sinalizaria ao Governo nacional e à Comissão Europeia, a vontade institucional de construção de um referencial estratégico único. Esta estratégia, dado o posicionamento da AML no contexto da política de coesão,

teria um escopo mais alargado do que o de preparação do ciclo de programação comunitária, representando uma verdadeira estratégia global, multidimensional, integrada de desenvolvimento regional.

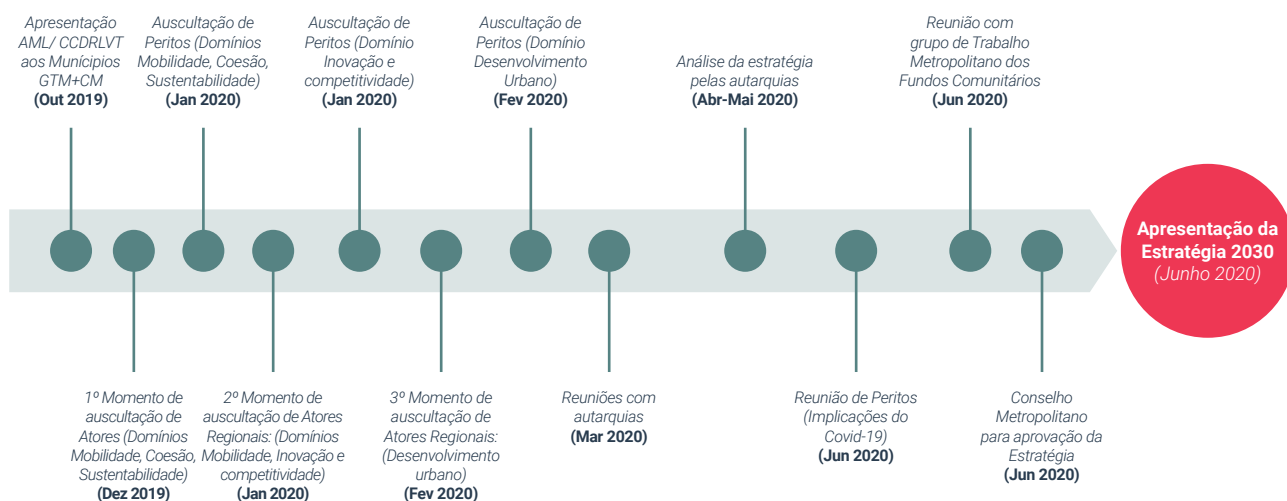
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

É neste contexto que a AML e a CCDR-LVT, dadas as suas atribuições a nível do planeamento estratégico e da gestão de fundos estruturais, estão a elaborar em conjunto a Estratégia 2030 para a área metropolitana de Lisboa. Tendo este pano de fundo, a elaboração desta estratégia regional definiu-se por um conjunto de objetivos:

- Definir a estratégia de desenvolvimento regional da AML para a década;
- Definir o quadro estratégico regional de referência para os programas e instrumentos a executar no âmbito da Política de Coesão 2021-2027;
- Criar condições para uma governação multinível e integrada das políticas públicas no território AML;
- Orientar a lógica de afetação de investimentos públicos da administração local e central nas grandes prioridades definidas nesta estratégia;
- Promover caminhos para respostas adequadas às diferenças territoriais e setoriais existentes no seio da AML;
- Promover a governança metropolitana, assente no envolvimento dos atores estratégicos regionais, dos setores público, privado e associativo.

PROCESSO DE CONSTRUÇÃO

A elaboração deste referencial estratégico impôs às duas entidades uma obrigação de desenvolver um documento assente num modelo de participação e mobilização de atores exigente e continuado. As bases programáticas e de participação de atores foram acompanhadas institucionalmente através da realização de reuniões do Grupo de Trabalho Metropolitano dos Fundos Comunitários e do Conselho Metropolitano de Lisboa. Neste enquadramento, a AML e a CCDR-LVT efetuaram ainda uma apresentação do processo ao Comité de Acompanhamento do POR Lisboa 2020, e a AML foi ainda convidada pela CCDR-LVT a participar no Conselho Regional de Inovação que enquadra e estabelece os domínios de especialização prioritária da RIS3 da região,



Processo de participação na construção da Estratégia AML 2030
 Fonte: AML / CCDR-LVT

a Estratégia Regional de Especialização Inteligente de Lisboa.

Tendo por base o enquadramento interinstitucional devidamente balizado, foi elaborado um plano de trabalho assente em múltiplos e consecutivos momentos de auscultação de atores regionais de diversas escalas e com enfoques temáticos distintos. Estes momentos de auscultação foram focados nos cinco domínios estratégicos prioritários e na sua respetiva arquitetura e orientação programática.

A auscultação de atores regionais foi sendo complementada e validada a cada momento por peritos científicos das respetivas áreas, o que veio fortalecer o processo de participação e de sedimentação técnica inerente à construção de um processo desta natureza.

A estes momentos de auscultação de atores regionais sucederam-se momentos de reunião das equipas técnicas da AML e da CCDR-LVT, bem como das autarquias, sendo estas reuniões já focalizadas em dimensões específicas do referencial estratégico, tendo em conta a sua formulação, mas também já com abordagens ao nível do seu processo de implementação e de cruzamento com os referenciais da Política de Coesão.

Salienta-se aqui o enfoque processual como fator crítico de sucesso para elaboração e implementação da Estratégia, tanto ao nível da apropriação por parte dos atores regionais pertinentes, como ao nível da consolidação técnica.

A priorização de um processo mais longo e robusto foi uma opção de fundo da AML e da CCDR-LVT, pretendendo que este processo de planeamento estratégico pudesse afirmar uma visão para a Região que assentasse numa leitura atenta da realidade e dos contextos socioeconómicos

emergentes, de modo a construir um referencial estratégico para a década que balizasse a lógica e a existência de um racional interinstitucional devidamente apreendido ao nível do *policy-making* metropolitano, regional e nacional.

VISÃO ESTRATÉGICA

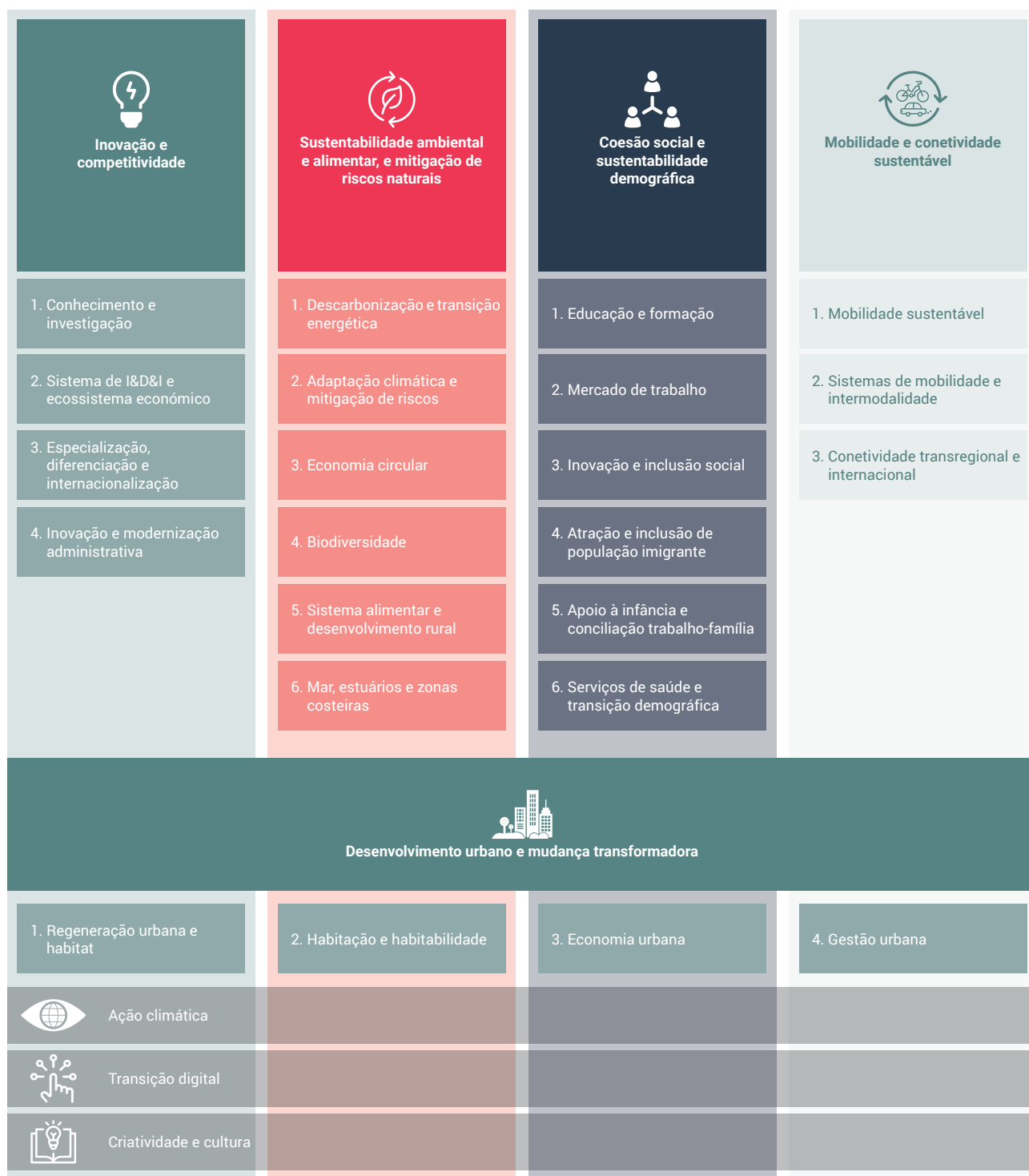
Uma região capital, europeia, inserida num quadro de rotas e plataformas internacionais, que prioriza a valorização das pessoas e do território na construção de um futuro sustentável, alicerçado na competitividade e na inovação, na coesão social, na gestão eficiente dos recursos e do capital natural, na cultura, no cosmopolitismo, na mobilidade sustentável e no desenvolvimento integrado e policêntrico do território.

A visão estratégica desenhada nesta estratégia dá continuidade e atualidade às visões que a antecederam, apontando um novo horizonte de desenvolvimento para a AML. Destaca o que é milenar e imutável e que se funde numa geografia relacional global, que distingue Lisboa das demais regiões capitais europeias. Mas não deixa de reconhecer a necessidade de recuperar rapidamente de uma década perdida, de divergência económica com a Europa, de agravamento das disparidades sociais, de emergência de novos fatores de disruptividade ambiental, territorial e social e de ausência de investimentos estruturadores capazes de definir um processo de desenvolvimento integrado, capaz de consolidar um sistema urbano policêntrico promotor de coesão territorial intra e interregional.

FUNDOS COMUNITÁRIOS- ESTRATÉGIA REGIONAL DE LISBOA - AML 2030

A matriz estratégica de desenvolvimento da AML resulta, a um tempo, das necessidades e prioridades apontadas pelos atores estratégicos e, a um segundo, do alinhamento do modelo de desenvolvimento metropolitano com as orientações e objetivos de âmbito mundial, europeu e nacional. Atende ainda

ao balanço que foi realizado das experiências de implementação do PARL 2014-2020 e da EIDT da AML 2014-2020 e à avaliação do quadro de ameaças e oportunidades que se colocam à região em resultado das consequências sociais e económicas geradas pela pandemia da doença COVID-19.



Matriz estratégica de desenvolvimento da AML
 Fonte: AML / CCDR LVT



Abílio Leitão, UNIP.

UMA ESTRATÉGIA FLEXÍVEL



A conclusão dos trabalhos técnicos em junho de 2020 coincide com a emergência dos primeiros sinais dos impactos sociais e económicos da crise de saúde pública ocasionada pela epidemia do novo coronavírus SARS-CoV-2, que afeta atualmente Portugal, a União Europeia e o Mundo.

Sendo evidente que as consequências sociais e económicas deste acontecimento são incertas, mas seguramente profundas, diversas, complexas e duradouras, exigindo uma resposta adequada da

Política Coesão da União Europeia e das políticas públicas nacionais e locais, o presente documento procurou ser suficientemente flexível e atualizado para responder com elevada eficácia à evolução conjuntural. Para esse efeito, foi realizada uma ponderada auscultação das 18 autarquias e de peritos sobre as eventuais ameaças e oportunidades que se colocam agora à AML.

A regular e sistemática monitorização que se iniciará com a conclusão desta Estratégia permitirão verificar da adequação do posicionamento adotado e da eventual necessidade em introduzir ajustamentos.

Este trabalho, construído entre uma entidade desconcentrada da administração central-CCDR LVT - e uma estrutura representativa da administração local - AML, comprova que, no respeito pelas competências e autonomia de cada uma, é possível fazer caminho, construir estratégias e afirmar uma visão para o desenvolvimento deste território que cada vez mais terá de se assumir como uma cidade região, uma cidade de cidades, uma cidade de duas margens, em suma, uma metrópole policêntrica mais coesa e competitiva.

GUTA DE CARVALHO

Iniciou-se na fotografia aos 12 anos, fascinado pela “alquimia” do laboratório fotográfico. Impulsionado por Augusto Cabrita, viaja para Nova Iorque, onde contacta com Ralph Gibson, Richard Avedon, Sofie Rivera, Arlene Gottfried e Ani Gonzalez Rivera.

Em 1982, estagia em conservação museológica no estúdio de Carol Brower, frequenta vários workshops fotográficos e é convidado a participar na exposição coletiva “Todos Uno” (com Sofie Rivera, Arlene Gottfried e o Mestre Manuel Alvarez Bravo), em Nova Iorque. É admitido para a Coleção Permanente do M.O.M.A., Museu de Arte Moderna de Nova Iorque.

Em 1983, edita o livro “New York Rhapsody” (título de Alexandre O’Neill) com textos e design de Augusto Cabrita. Expõe no Museu Carlos Machado, em S. Miguel, nos Açores, na YMCA Gallery em Nova Iorque e integra a Exposição Ibérica de Campo Maior, entre outros trabalhos nacionais e internacionais. Regressa a Nova Iorque em 1985, onde trabalha nas Nações Unidas.

Abre o estúdio em Belém, em 11 de maio de 1989. Em 1990, fotografa Amália Rodrigues para o disco “Amália no Coliseu”, por encomenda da EMI Valentin de Carvalho. Em 2011, apresenta a exposição itinerante com imagens da III Viagem de Circumnavegação do N.R.P. Sagres, e cobre festivais de cinema de Berlim e Veneza, ao serviço da revista italiana “Gente Viaje”.

Ao longo de vários anos (entre 1992 e 2010) faz cobertura fotográfica em várias viagens, que contribuem para o projeto “Navegações”, imagens entrelaçadas com poemas de autores portugueses, projeto iniciado em 1987, por sugestão de David Mourão-Ferreira e que viria a ser editado em 2012. Trabalha para o Arsenal do Alfeite como fotógrafo, em 2017, contribuindo para o restauro do espólio fotográfico.

Edita, em dezembro de 2018, o livro “SAGRES -Foi numa das minhas viagens ...” com o Alto Patrocínio da Presidência da República. Entre outros trabalhos de making-of realizados ao longo dos anos, atualmente desenvolve o trabalho fotográfico sobre o making-of da “Muleta do Tejo”. Tem também em mãos projetos editoriais dedicados à obra de Silva Nogueira, a partir da digitalização de negativos do espólio dos anos 50/60 do fotógrafo.





IMAGENS METROPOLITANAS









UNO, ÚNICO E EXCEPCIONAL O REAL EDIFÍCIO DE MAFRA É PATRIMÓNIO MUNDIAL

O Real Edifício de Mafra, formado pelo Palácio, Basílica, Convento, Jardim do Cerco e Tapada, foi inscrito na lista do Património Mundial da UNESCO, constituindo um feito histórico para os mafrenses e para os portugueses. O monumento que é a síntese em “pedra e mármore” da cultura Barroca europeia marcou para sempre a identidade do Concelho e constitui a razão pela qual Mafra se encontra incluída, desde a primeira metade do século XVIII, nos itinerários culturais, religiosos, turísticos e académicos como símbolo de arte de expressão internacional.



O Real Edifício de Mafra é uma das mais magníficas obras de D. João V, que dispôs de condições culturais e económicas excepcionais que lhe permitiram evidenciar-se no contexto das restantes monarquias europeias como um poderoso soberano de um vasto império multicontinental. O monumento moldou a face da região – do património edificado ao património natural, do urbanismo à demografia – e marcou também a identidade das gentes locais.

Desde a escolha do arquiteto (Johann Friedrich Ludwig, formado em Roma) que o projeto se instituiu como uma afirmação internacional da casa reinante portuguesa. O contínuo fascínio que o monarca sentiu pela Roma do período Barroco levou-o a contratar importantes artistas para Mafra que, assim, se transformou num dos mais relevantes locais do Barroco italiano fora de Itália.

Aquando da sagração da Basílica, no dia 22 de outubro de 1730, dia de aniversário do Rei, o conjunto não estava ainda concluído, nem todas as obras de arte haviam chegado, mas há muito que o plano estava delineado: um Palácio real dotado de dois torreões que, funcionando independentemente, eram os apartamentos privados do casal régio; uma Basílica, decorada com obras de arte dos melhores artistas europeus; um Convento com capacidade para 300 frades.

O edifício tem uma área de implantação de cerca de 37.000m², tendo cerca de 880 salas e quartos, 274 celas, mais de 4.500 portas e janelas, 156 escadarias e 29 pátios. A fachada principal tem 232m de comprimento, em que se destacam a fachada da Basílica, as torres sineiras e os dois robustos torreões rodeados por fossos.

BASÍLICA, O ESPLendor DO MÁRMORE



Câmara Municipal de Mafra

A Basílica, com planta de cruz latina, segue o modelo das grandes igrejas romanas, tendo sido decorada com uma profusão de mármore e numerosas obras de arte, possuindo a maior coleção de escultura barroca italiana fora de Itália, englobando 58 estátuas de vulto e três baixos-relevos, executados em Roma e Florença, a maioria datados do início da década de 30 do século XVIII.

A partir de meados do século XVIII foram esculpidos os novos retábulos pétreos da Basílica, da autoria de Alessandro Giusti, artista de origem italiana que, em Mafra, iniciou uma escola de escultura de referência. Foi aqui que recebeu formação Joaquim Machado de Castro, o mais importante escultor português do século XVIII, e foi, também, no imenso estaleiro de Mafra que adquiriram conhecimento e prática os reconstrutores de Lisboa, abalada profundamente pelo terramoto de 1755.



Câmara Municipal de Mafra

Foi também adquirido um conjunto inusitado de paramentaria francesa e italiana sem paralelo no país e um importante acervo de pinturas italianas para os retábulos das várias capelas, das quais ainda subsistem, nos sítios originais, o retábulo da capela-mor da autoria de Francesco Trevisani que representa “A Virgem, o Menino e S. António”, a quem a Basílica é dedicada, e a tela “A Última Ceia” de Filippo Laurenti na capela de S. Pedro de Alcântara.

Destacam-se, também, os seis órgãos históricos da Basílica que constituem um núcleo único no mundo, não só pelo seu número e dimensão, já de si notáveis, mas sobretudo pelo facto de terem sido construídos ao mesmo tempo e de terem sido concebidos originalmente para tocar em conjunto.

Construídos no final do século XVIII pelos mestres organeiros portugueses, António Machado Cerveira e Peres Fontanes, estes foram cuidadosamente restaurados a partir de 1994, num processo premiado pela Europa Nostra.

PATRIMÓNIO – REAL EDIFÍCIO DE MAFRA

Com o intuito de promover a fruição pública deste singular património, realizam-se, aos primeiros domingos de cada mês, concertos com os seis instrumentos e foi, igualmente, criado o “Prémio Internacional de Composição Órgãos do Palácio Nacional de Mafra”. Este prémio visa criar novo repertório para este magnífico conjunto organístico e foi instituído bienalmente pelo Ministério da Cultura e pela Câmara Municipal de Mafra, sendo dividido em duas categorias: categoria A – composição de uma obra original para seis órgãos; categoria B – transcrição para seis órgãos de uma obra existente.

As duas torres na fachada albergam os dois carrilhões mandados construir na Flandres, que constituem um património sineiro único no mundo, composto por 120 sinos, os quais foram fundidos em 1730: nas cidades de Liège, nas oficinas de Nicolau Levache, para a torre norte; e em Antuérpia, na fundição de Willem Witlockx, para a torre sul.

Após amplo trabalho de restauro, realizou-se o concerto inaugural em 2 de fevereiro de 2020 e, desde então, foi iniciado um ciclo regular de concertos de carrilhão.

PALÁCIO, ESPAÇO DE VERANEIO E LAZER DA CORTE

O Palácio continuou a desempenhar as funções de Paço Real até ao final da monarquia, tendo mesmo sido em Mafra que D. Manuel II, último Rei de Portugal, passou a derradeira noite antes de embarcar para o exílio a 5 de outubro de 1910.

Primitivamente decorado com tapeçarias flamengas, tapetes orientais e mobiliário para aqui encomendado, o Paço irá sofrer uma profunda modificação na época de D. João VI, que encomenda uma campanha de decoração mural em várias salas, sob a responsabilidade de Cirilo Volkmar Machado.

Das várias salas e espaços palacianos destaca-se a Biblioteca, com o seu grande salão, onde as pedras coloridas de várias qualidades estabelecem uma relação harmoniosa com a cor das estantes que, pelo facto de não terem sido douradas e policromadas, permitem a perceção imediata do livro. As cores e o ouro das suas encadernações evidenciam-se de forma equilibrada e, em muitas das lombadas, surge a palavra “Mafra”, no entanto, é no conteúdo das obras que reside o seu verdadeiro valor. O acervo, que conta com cerca de 36.000 volumes, é constituído por obras de grande interesse científico e dos poucos que previa a incorpora-



Câmara Municipal de Mafra



Câmara Municipal de Mafra



Câmara Municipal de Mafra

ção de “livros proibidos”. Destacam-se, ainda, diversas coleções e títulos, como os Livros de Horas iluminados, do século XV, diversos incunábulos (até ao ano de 1500), a Crónica de Nuremberga, de Hartman Schedel (1493), obras de autores clássicos, como as Orações, de Cícero (1472), e o Opera Omnia, de Homero (1488), Os Lusíadas, de Luís Vaz de Camões (edição de 1572), a coleção de Bíblias, a Encyclopédie Française, organizada por Jean le Rond d’Alembert e Denis Diderot, e diversas primeiras edições impressas.

UM CONVENTO PARA 300 FRADES

O Convento foi extinto em 1834 e desde então albergou diversas unidades militares que constituem, por si só, outro capítulo da história deste monumento, pois estão ligadas aos grandes confrontos militares em que Portugal participou no século XX e à própria memória do exército português.

O quartel de Mafra esteve ligado a alguns dos mais importantes eventos militares do século XIX, nomeadamente, no período das Guerras Peninsulares decorridas na sequência das Invasões Francesas, tendo

recebido tropas francesas e, também, tropas anglo-portuguesas.



Câmara Municipal de Mafra

JARDIM DO CERCO, DE CERCA CONVENTUAL A JARDIM PÚBLICO

O Jardim do Cerco começou por ser a cerca conventual à disposição dos frades, mas também para uso da Corte. Logo em 1718, D. João V mandou ali plantar todo o género de árvores silvestres existentes no Império, em bem repartidos canteiros com dilatadas ruas, o que favoreceu uma organização do espaço em talhões simétricos. O conjunto alberga um grande lago central, para onde confluem águas da Tapada e um poço anexo associado a uma gigantesca nora. Também ali se conserva um curioso Jogo da Bola,

mandado construir pelos Cónegos Regrantes de Santo Agostinho, quando estes ocuparam o Convento entre 1771 e 1792.

A atual conceção do espaço foi realizada pelo jardineiro francês Jean Baptiste Désiré Bonard, no decurso do século XIX, intervenção que incluiu a introdução de novas espécies arbóreas exóticas. Espelhos de água, caminhos largos, árvores frondosas, recantos, sombras, cascatas e uma nora centenária ainda em funcionamento são alguns dos atrativos deste jardim inspirado em Versalhes. A sua flora contempla diversas espécies raras e exóticas, bem como uma horta peculiar onde podem ser admiradas 36 espécimes de plantas aromáticas. Este local é a transição perfeita entre monumentalidade do Palácio-Convento, que se ergue num dos seus flancos, e a vastidão murada da Tapada Real.





TAPADA, DA ATIVIDADE VENATÓRIA À PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

A Tapada de Mafra foi criada, em 1747, como espaço de caça privado do monarca, bem como para a agricultura e a criação de gado, de modo a servir as necessidades do Palácio e do Convento.

Nos finais do século XIX e inícios da centúria seguinte, a Tapada foi palco privilegiado das caçadas do Rei D. Carlos, que chegou mesmo a promover a construção de um pavilhão no interior dos mais de 1.200 hectares que constituem esta propriedade.

Hoje, é um espaço vocacionado para a gestão florestal, cinegética, ambiental e turística, integrando um património ambiental excecional. Apresentando-se como um local singular de encontro com a natureza, num espaço ocupado quase na totalidade por um manto verde onde coabitam em liberdade

populações de animais selvagens, existindo exemplares de águia-de-bonelli, bufo-real, açor e águia-cobreira, bem como diversas espécies de porte mais pequeno. Nas áreas junto às ribeiras, encontramos salamandras, rãs, cágados e vários tipos de cobras. Quanto a mamíferos existem, entre outros, gamos, veados, javalis, texugos e raposas.

Do património arbóreo da Tapada, fazem parte o pinheiro-bravo, o pinheiro-manso e os carvalhos que formam três grandes grupos, sendo, há largos anos, as espécies mais abundantes. Estão ainda bem representadas espécies como o zambujeiro, geralmente com o tronco coberto de líquenes. Em menor quantidade encontramos freixos, choupo-negro, oliveira, plátano, salgueiros, castanheiros e azinheiras.

Destaca-se, igualmente, a existência de três árvores classificadas de Interesse Público: um castanheiro-da-Índia; uma olaia com aproximadamente 120 anos; e um sobreiro com cerca de 300 anos, provavelmente o maior do mundo, ainda com a cortiça virgem.

No interior da Tapada, subsistem quatro fortes das Linhas de Torres, um dos quais já restaurado (Forte do Juncal), que ligam este espaço ao conflito europeu conhecido por Guerras Napoleónicas.

VALORIZAÇÃO TERRITORIAL E RESILIÊNCIA COMUNITÁRIA

O reconhecimento da suscetibilidade do nosso território aos efeitos nefastos de fenómenos naturais, alguns com grande potencial destruidor, conduziu a que, no âmbito das linhas instrumentais de desenvolvimento territorial para o período de 2014-2020, a Área Metropolitana de Lisboa (AML) consagrasse um eixo de intervenção à “valorização territorial e resiliência comunitária” que prevê o reforço da gestão de riscos, capacitando as instituições envolvidas “numa perspetiva de resiliência”.

SISTEMA DE AVISO E ALERTA DE TSUNAMI

Neste domínio, a AML, em cooperação com os municípios de Lisboa e Cascais, está a articular a implementação de um sistema integrado de aviso e alerta de tsunami no Estuário do Tejo, no âmbito do Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (POSEUR).

O sistema, alicerçado em dispositivos de aviso sonoro, painéis digitais informativos e interativos, sinalética para percursos de evacuação e pontos de encontro e ações de sensibilização, visa o robustecimento do programa nacional de alerta de tsunami e o desenvolvimento de um processo eficiente e moderno de aviso à população, face a um fenómeno de previsibilidade mínima e cujo impacto pode ser catastrófico, sobretudo em zonas urbanas costeiras e em áreas balneares.

Este sistema tem como missão alertar a população para a eventual ocorrência de um tsunami - risco que pende sobre a área estuarina e frente oceânica da área metropolitana de Lisboa - e, simultaneamente, desenvolver ferramentas que auxiliem a gestão eficiente de uma eventual evacuação.

Os dispositivos de aviso sonoro (sirenes), instalados em Lisboa (Praça do Império em Belém e Ribeira das Naus) e Cascais (Teatro Gil Vicente, Praia da Azarujinha e passeio marítimo do Estoril), são complementados por quatro painéis informativos digitais e dois centros de controlo.

Além da instalação destes equipamentos, serão realizadas ações de formação para interpretação de

alertas sonoros e medidas de sensibilização sobre o modo de funcionamento deste processo com recurso a modelos que permitem a simulação do fenómeno de tsunami. Ocasionalmente serão, ainda, realizados exercícios de simulacro, para testar a eficácia de todo o sistema.

Durante o ano de 2019 a AML fez a gestão do contrato relativo à implementação dos dispositivos sonoros (sirenes), em Cascais e Lisboa, que compreendeu o acompanhamento da instalação dos equipamentos; a articulação de atuações entre a AML e os municípios envolvidos através dos serviços municipais de proteção civil de Cascais e de Lisboa; a preparação dos elementos para pedidos de autorização e parecer (Marinha, Direção Geral do Património Cultural e Secretaria Geral do Ministério da Administração Interna); e a participação em reuniões com entidades da tutela.

A AML preparou ainda vários procedimentos concursais, especificamente para aquisição dos painéis informativos digitais exteriores (4); para aquisição de tinas de simulação de tsunami (2); para a aquisição de serviços de produção de um filme promocional oito spots vídeo, assim como para a aquisição de serviços de conceção e artes finais de layouts gráficos de divulgação e informação sobre o sistema de aviso e alerta de tsunami no estuário do Tejo. Os dois primeiros painéis informativos digitais entraram em funcionamento no dia 07 de agosto de 2020, na Baía de Cascais e em Carcavelos.



Câmara Municipal de Cascais

Paralelamente, a AML acompanhou a elaboração e formalização dos protocolos de cooperação e comodato com os municípios de Lisboa e Cascais e com a Marinha.

A implementação deste sistema é, pois, uma peça essencial para a modernização e capacidade de resposta da proteção civil face a um fenómeno extremo como é a ocorrência de tsunamis, caracterizando-se como um projeto piloto de relevância metropolitana pelo seu potencial de replicação para outros territórios municipais associados ao potencial risco de ocorrência de tsunami, que envolve os estuários e a frente oceânica da área metropolitana de Lisboa.

REDE DE VIDEOVIGILÂNCIA FLORESTAL

A AML, através do Pacto para o Desenvolvimento e Coesão Territorial, contratualizou com a Autoridade de Gestão do POSEUR, a implementação de sistemas de videovigilância florestal, a instalar no parque natural da Arrábida e no parque natural de Sintra-Cascais, com extensão do sistema existente no município de Mafra.

Este investimento em novos sistemas de gestão, que visa melhorar a capacidade de resistência à ocorrência de catástrofes, prevê a instalação de 14 torres de videovigilância em locais estratégicos e o desenvolvimento de uma rede de comunicações dedicada.

Serão igualmente criados centros de controlo e gestão, e postos de operação nas estruturas de comando distritais de Setúbal e Lisboa da Autoridade Nacional de Proteção Civil e Guarda Nacional Republicana (com a possibilidade de interfaces para a AML, Instituto de Conservação da Natureza e Florestas e municípios abrangidos).

Após a anulação, em 2017, da abertura do procedimento de concurso público para aquisição e implementação do sistema, a AML retomou os contactos com o POSEUR e com o Ministério da Administração Interna, para avaliar o quadro de execução das candidaturas face às alterações decorrentes da publicação que fixa os requisitos técnicos para os equipamentos de videovigilância florestal.

Em 2019, foi então definido um novo referencial de execução das candidaturas, pautado por uma maior necessidade de investimento, para dar resposta ao estabelecido legalmente. Neste contexto, o trabalho deu continuidade às seguintes ações: promoção de contactos institucionais com a autoridade de gestão e entidade da tutela, realização de reuniões da equipa técnica de suporte ao desenvolvimento de operações e elaboração das peças para uma consulta preliminar ao mercado com vista à recolha de informação técnica e financeira.

Em 2019 foi também lançado o concurso para a implementação de dois sistemas de videovigilância florestal e apoio à decisão operacional, um no Parque Natural da Arrábida, e outro no Parque Natural de Sintra-Cascais e Mafra.



Câmara Municipal de Cascais

Cofinanciado por:



INOVAR O TERRITÓRIO METROPOLITANO

Para pensar coletivamente um projeto de desenvolvimento e implementação de uma estratégia de inovação para a região, em conjunto com os 18 municípios que a integram, a Área Metropolitana de Lisboa (AML) contratou serviços de consultoria especializada com a Universidade Nova de Lisboa/Information Management School.

Como objetivos principais do projeto destacam-se, a criação e consolidação de uma estratégia de inovação que permita o desenvolvimento de um conjunto de outputs/inputs de inovação de “alto valor acrescentado”, por forma a garantir que o território seja propício ao desenvolvimento de dinâmicas mais inovadoras. Fomentando a atração de talentos e empreendedores, pretende-se que a AML seja reconhecida no exterior, como um território com qualidade de vida e, consequentemente de ambiente favorável à criatividade, criação e geração de ideias.

Ancorado num processo de colaboração/cooperação entre todos os municípios da AML, por forma a contribuir para uma maior coesão interna, reforçando a capacitação institucional para modelos de governação mais flexíveis, participados e colaborativos, ativando estratégias de cooperação win-win que ditarão, de acordo com a vontade coletiva do conjunto dos municípios, a evolução dos processos de inovação no futuro da AML e, a sua possível replicação ao conjunto do território nacional robustecendo, também a essa escala, a coesão do País.

O Projeto em curso encontra-se, atualmente, na fase de diagnóstico - caracterização das estruturas municipais de inovação e levantamento de “boas práticas” – preparando assim o arranque da discussão de um Plano Estratégico para a Inovação (2021) e, consequente consensualização das propostas encontradas pelo conjunto dos municípios, materializadas num Plano de Ação (2022) que permita implementar e experienciar iniciativas inovadoras, disseminando-as pelo território metropolitano e, experienciando a cidade enquanto laboratório.

Foi justamente, nesse sentido, criado um Grupo de Trabalho Metropolitano para a Inovação, composto por representantes de todos os municípios da AML, com o objetivo de partilha de experiências, capacitação e disseminação de conhecimento urbano. Pretende-se que esta experiência seja geradora de um ambiente de confiança institucional favorável à construção de soluções para desafios e problemas urbanos comuns, reforçando a capacidade de atração dos territórios com soluções inovadoras, sustentáveis e exequíveis que integrem transversalmente as diferentes dimensões do desenvolvimento e que, em coerência com os planos regionais, nacionais e europeus, tendo presente as especificidades de cada concelho, prepare o território, a diversas escalas, para os desafios que se colocam, abrindo caminho para uma abordagem em rede e preparando, paralelamente, de forma consistente a abordagem metropolitana ao próximo Quadro Comunitário 2030.



Paula Afonso/Área Metropolitana de Lisboa

40 PROJETOS LIGAM A AML A INSTITUIÇÕES EUROPEIAS

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) está, atualmente, envolvida em 40 projetos, candidaturas, protocolos e parcerias, nas mais variadas temáticas: alterações climáticas, eficiência energética, desenvolvimento económico, energia e descarbonização, proteção civil, governança, território e urbanismo, cidades sustentáveis, mobilidade e transportes, desporto, cultura, dinâmicas metropolitanas, cidades sustentáveis, planeamento e cooperação.

Do lote de projetos em que a AML está implicada, incluem-se, entre outros:

- o Clima.AML e LIFE LUNGS (alterações climáticas)
- T-Invest (desenvolvimento económico)
- BRIGE2050 (descarbonização)
- Safenet (proteção civil)
- CIVITAS e Intelgov (governança)
- Inimtec, Flow2move, Mobil.T e COMPRI_Mov (mobilidade)
- Life G2 Umsi (ambiente e eficiência de recursos)
- Orquestra Geração (cultura)
- Rede Metrex e ESPON METRO (planeamento estratégico de áreas metropolitanas).

COMPRI_Mov

Liderado pelo Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, em parceria com a Escola Nacional de Saúde Pública, as Faculdades de Farmácia e de Medicina, da ULisboa, e a Administração Central do Sistema de Saúde, IP., este projeto em que a AML participa visa identificar áreas de risco a partir da intensidade de fluxos, motivações e padrão geográfico, relacionando-as com dinâmicas demográficas, socioeconómicas e epidemiológicas, bem como construir um sistema de monitorização para apoio à decisão da evolução da pandemia.

Estes projetos colaborativos estão alicerçados em inúmeras parcerias institucionais que incluem universidades nacionais e europeias, áreas metropolitanas de toda a Europa, municípios nacionais e europeus, RTP, Ministério da Educação, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Águas de Portugal, EDP e Fundação Calouste Gulbenkian.

Do total de projetos, cerca de metade estão em curso e os restantes aguardam os resultados da candidatura.

PROTOCOLO COM A REGIÃO ÎLE-DE-FRANCE

A Área Metropolitana de Lisboa e a Região de Île-de-France assinaram a 11 de fevereiro de 2020, um protocolo de cooperação com o intuito de reforçar os laços de amizade, políticos, económicos e institucionais entre os dois territórios e a cooperação bilateral em áreas de interesse comum. O desenvolvimento de projetos conjuntos, nos campos económico, educativo, cultural, industrial, energético e turístico, e a implementação de estratégias regionais partilhadas são os objetivos centrais do protocolo.

PROTOCOLO COM A FACULDADE DE ARQUITETURA

O Protocolo de Cooperação, assinado a 21 de outubro de 2019, entre a Área Metropolitana de Lisboa e a Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, tem por objeto o desenvolvimento de estudos e atividades de investigação e formação.

A parceria contempla o acolhimento de estágios curriculares do mestrado em ordenamento do território e urbanismo, a articulação entre o trabalho de investigação e a tomada de decisão, e a promoção de oportunidades de aprendizagem.

AML TERÁ OBSERVATÓRIO DO DESPORTO E DA ATIVIDADE FÍSICA

Está a ser criado um Observatório do Desporto e da Atividade Física da área metropolitana de Lisboa, pela Faculdade de Educação Física e Desporto, da Universidade Lusófona, em estreita articulação com a AML, e com os seus 18 municípios, que traçará novos caminhos para um desenvolvimento ímpar da atividade física em toda a região metropolitana de Lisboa.

Este projeto inovador, materializado numa infraestrutura tecnológica interativa e intuitiva, será alimentado com dados sobre equipamentos, atividades, técnicos e praticantes, fornecidos por cada um dos 18 municípios.

Terá como grandes objetivos a elaboração de uma análise atualizada da realidade desportiva existente na região metropolitana e a construção de um instrumento de apoio à decisão e à definição de estratégias de gestão do território, conjugando múltiplas dimensões de intervenção com os diferentes agentes que trabalham no terreno. Os três pilares de estudo serão a análise da oferta de infraestruturas desportivas, a análise comparada da participação em atividades físicas e desportivas e a caracterização e diagnóstico da oferta dessas atividades. O lançamento do portal está previsto para o segundo trimestre de 2021.

MURAL 18 PROGRAMAÇÃO EM REDE APOIA AGENTES CULTURAIS

No âmbito do Programa Operacional Regional de Lisboa 2020, foi aprovada uma candidatura metropolitana para o desenvolvimento de uma programação cultural em rede, designada “Mural 18”, que será materializada em todos os 18 municípios da área metropolitana de Lisboa, a partir de janeiro de 2021.

Através desta iniciativa, que terá uma comparticipação financeira do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional de 1,5 milhões de Euros, será desenvolvida uma programação cultural, diversificada, unindo agentes culturais, municípios e cidadãos, em defesa da comunidade artística e do nosso património cultural, imaterial e material.

Num momento especialmente delicado para o setor cultural, e para os agentes e estruturas envolvidas na sua conceção, produção e dinamização, os municípios da área metropolitana de Lisboa, de uma forma unânime,

concertaram sinergias e vontades, e montaram uma programação com impacto na subsistência de quem faz da cultura a sua vida, mas que é também uma tomada de posição clara acerca da importância das atividades culturais na vida da nossa comunidade.

O Mural 18 arrancará em janeiro de 2021, e decorrerá até maio do mesmo ano, e, através dele, os municípios desenvolverão um conjunto de eventos em múltiplas áreas artísticas (música, teatro, dança, artes de rua, etc.), prioritariamente ao ar livre, e em espaços que valorizem o património cultural e paisagístico do nosso território, contemplando, sempre que possível, ações de itinerância.



seguramente, vá de transportes.



higienização e limpeza frequentes



mantenha o distanciamento físico na paragem,
no interior e à entrada e saída dos veículos



respeite o limite de lotação
não fique junto ao motorista



cumpra com o uso
obrigatório de máscara



valide o seu título de transporte
evite tocar no validador

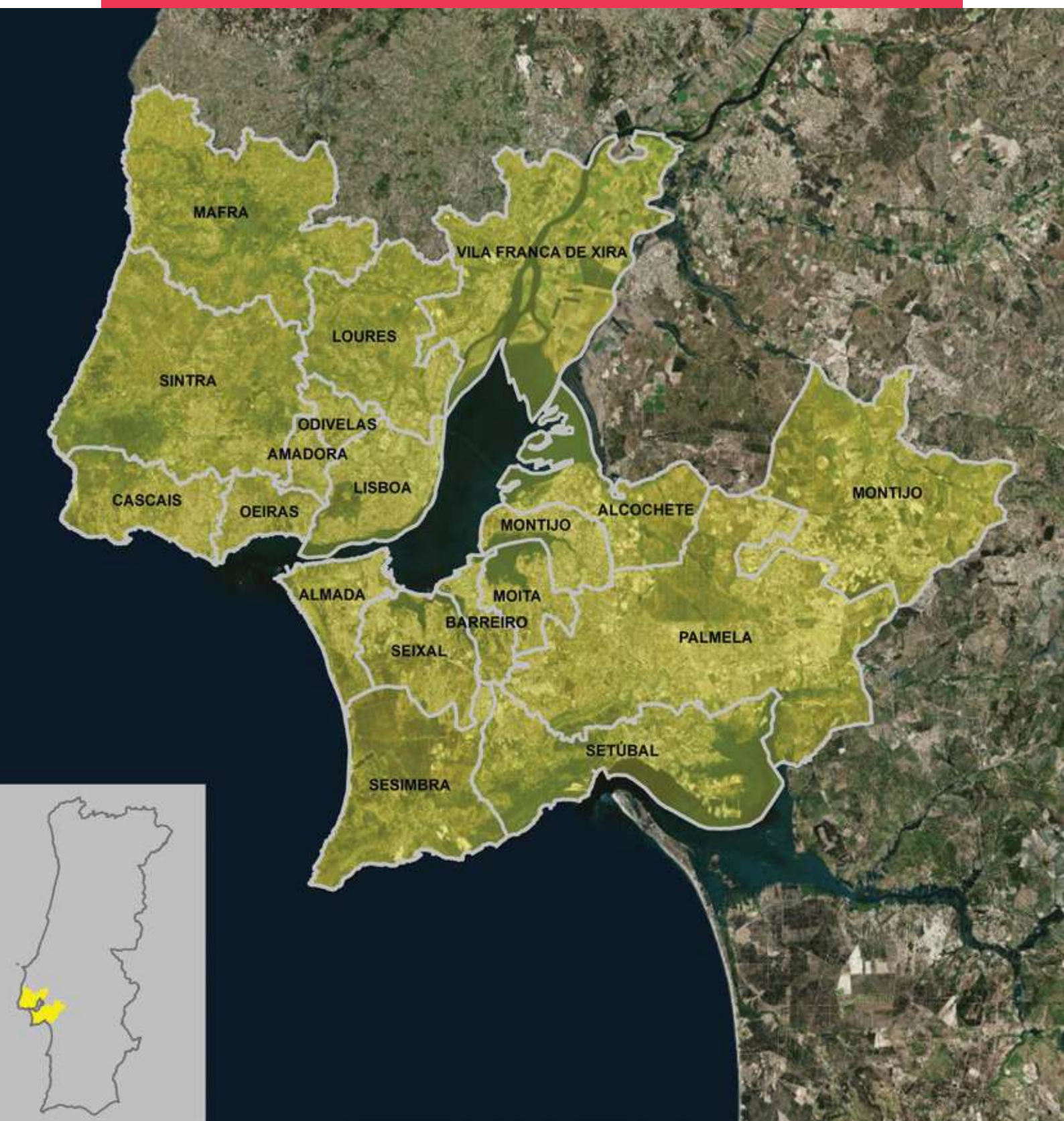


compre o seu título antecipadamente através
do multibanco, postos e agentes disponíveis



informe-se sobre as medidas de segurança
adotadas pelo operador

ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA



a. . .
. . m. área metropolitana de lisboa
. l. .

Lisb@20²⁰

PORTUGAL
2020



UNIÃO EUROPEIA
Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional