



ENQUADRAMENTO

caderno de análise e diagnóstico operativo

julho 2023

revisão do

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA

EQUIPA:

Carina Pais (UEst)

Inês Ventura Costa (UEst)

ÍNDICE:

I. ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO	5
II. ENQUADRAMENTO REGIONAL	7
1. Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo	7
1.1 Eixos estratégicos	7
1.2 Modelo Territorial Regional.....	8
1.3 Sistema Ambiental e Riscos	10
1.4 Sistema da Base Económica Regional.....	10
1.5 Sistema das Atividades Agroflorestais.....	13
1.6 Sistema Urbano e de Suporte à Coesão Territorial	14
1.7 Sistema de Acessibilidades e de Conectividade Internacional	16
1.5 Normas Orientadoras de Natureza Operacional	18
1.5.1 Normas Específicas - Sistema Ambiental e Riscos.....	18
1.5.2 Normas Específicas - Sistema da Base Económica Regional	18
1.5.3 Normas Específicas - Sistema Urbano e de Suporte à Coesão Territorial	19
1.5.4 Normas Específicas - Sistema de Transportes e Mobilidade Regional.....	26
2. Estratégia Regional - Alentejo 2030	28
3. Plano Estratégico de Évora 2030.....	32
III. OUTROS PLANOS, PROGRAMAS E ESTRATÉGIAS ENQUADRATÓRIAS	37
1. Quadro Estratégico para a Política Climática	38
1.1 Programa Nacional para as Alterações Climáticas	38
1.2 Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas	40
2. Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050	41
3. Estratégia Nacional para a Habitação	43
4. Estratégia para o Turismo 2027	45
5. Estratégia de Desenvolvimento Turístico do Alentejo e Ribatejo 2021-27.....	46
6. Plano Rodoviário Nacional	48
7. Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas.....	51
8. Plano Estratégico de Abastecimento de Água e Saneamento de Águas Residuais e Pluviais 2020	54
9. Plano Estratégico para os Resíduos Urbanos	57
10. Programa Nacional de Investimentos	59
IV. NOTAS FINAIS	62

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Modelo Territorial Regional (PROTA)	9
Figura 2 – Sistema da Base Económica Regional (PROTA)	11
Figura 3 – Sistema Urbano e de Suporte à Coesão Territorial (PROTA)	15
Figura 4 – Sistema de Acessibilidades e de Conectividade Internacional (PROTA).....	17
Figura 5 – Matriz de Projetos-Âncora do Plano Estratégico de Évora.....	35
Figura 6 – Oportunidades de financiamento por Projeto-Âncora (Plano Estratégico de Évora)	35
Figura 7 – Áreas Temáticas e Setores Prioritários da ENAAC2020.....	40
Figura 8 – Síntese das iniciativas do Plano de Desenvolvimento Turístico Alentejo e Ribatejo	47
Figura 9 – Plano Rodoviário Nacional (mapa de 2018)	49
Figura 10 – Corredores da RTE-T core	51
Figura 11 – Grandes corredores de acessibilidade e conectividade previstos no PNPOT	52
Figura 12 – Mapa do Ferrovia 2020, baseada no PETIT3+	53
Figura 13 – Eixos estratégicos e objetivos operacionais do PENSAAR 2020	54
Figura 14 – Eixos e objetivos estabelecidos no PERSU 2030	57
Figura 15 – Fichas de investimento do PNI 2030	60

I. ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO

Assumindo uma posição central e estratégica no contexto da região do Alentejo (NUT II) e em particular do Alentejo Central (NUT III), o concelho de Évora confina com os municípios de Arraiolos (a norte), Estremoz (a nordeste), Redondo (a este), Reguengos de Monsaraz (a sudeste), Portel (a sul), Viana do Alentejo (a sudoeste) e Montemor-o-Novo (a oeste).

Administrativamente, o concelho divide-se em 12 freguesias. A cidade de Évora, sede de concelho, abrange as freguesias de: União das Freguesias de Évora (São Mamede, Sé, São Pedro e Santo Antão) que correspondem à área urbana intramuros; União das Freguesias de Bacelo e Sra. da Saúde e União das freguesias de Malagueira e Horta das Figueiras (que correspondem à área urbana extramuros). A freguesia dos Canaviais, incluída na área deste Plano, localiza-se na envolvente norte da Cidade.

A Cidade possui excelentes acessibilidades rodoviárias e, beneficiando da proximidade à A6 (Autoestrada do Alentejo, que é parte integrante do IP7), assume uma posição de interface nacional-internacional, pela ligação fácil e rápida a Elvas/Espanha e a Lisboa, e de espaço charneira entre o litoral alentejano e a Extremadura espanhola.

A ligação aos concelhos vizinhos é também facilitada pela presença de rodovias de escala regional que afluem à Cidade: IP2 (Reguengos de Monsaraz), N254 (Redondo/Viana do Alentejo) e N114 (Montemor-o-Novo).

A ligação à Área Metropolitana de Lisboa encontra-se reforçada pelo funcionamento atual da linha-férrea, com serviço Intercidades regular entre Lisboa-Évora, cuja estação se localiza no centro da cidade.

Pela sua localização privilegiada, dimensão cultural/patrimonial/turística e pelo seu caráter de centralidade administrativa e terciária, a cidade de Évora constitui o principal polo do sistema urbano regional. As deslocações quotidianas¹ para efeitos de trabalho e de estudo são demonstrativas desse efeito polarizador, num contexto regional e até suprarregional:

- 90% da população trabalhadora ou estudante que reside no concelho de Évora, tem o seu local de trabalho/estudo dentro do município; verificando-se que, na Cidade, mais de 37% tem o seu local de trabalho/estudo na mesma freguesia em que reside.
- Mais de 5.500 indivíduos residentes em concelhos da sub-região Alentejo Central trabalham ou estudam no concelho de Évora, sendo maioritariamente provenientes dos concelhos vizinhos de Arraiolos (942 indivíduos), Montemor-o-Novo (831) e Viana do Alentejo (748).

¹ Fonte: Censos 2021 – Indicador 15511 - *População residente que vive no alojamento a maior parte do ano (N.º) por Local de residência (à data dos Censos 2021), Sexo, Condição perante o trabalho, Escalão de duração dos movimentos pendulares e Local de trabalho ou estudo; Decenal.* Disponível em: <https://tabulador.ine.pt/indicador/?id=0011706>

- Cerca de 2.200 indivíduos residentes fora da sub-região Alentejo Central trabalham ou estudam no concelho de Évora, destacando-se os provenientes da AML (770 indivíduos) e do Baixo Alentejo (414).

II. ENQUADRAMENTO REGIONAL

O Plano de Urbanização, enquanto plano municipal, visa entre outros objetivos “estabelecer a tradução, no âmbito local, do quadro de desenvolvimento do território estabelecido nos programas de âmbito nacional e local” (RJIGT, art.75º).

Nesse sentido, apresenta-se seguidamente uma síntese das principais orientações e regras a acautelar na revisão do PUE, que decorrem do estabelecido nos seguintes documentos de âmbito regional:

- Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo (PROTA);
- Estratégia Regional - Alentejo 2030;
- Plano Estratégico Évora 2030;

1. Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo

Publicado pela **Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2010, de 2 de agosto**, o Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo (PROTA) assume quatro grandes opções estratégicas de base territorial, ou Eixos Estratégicos, que se concretizam no Modelo Territorial Regional, nos Sistemas Territoriais e nas Normas Orientadoras assumidas pelo Plano.

1.1 Eixos estratégicos

No âmbito do *Eixo Estratégico I – Integração territorial e abertura ao exterior* e, em particular, do ponto de vista do enquadramento ibérico do Alentejo, Évora surge numa posição central e estratégica entre a Área Metropolitana de Lisboa (AML) e o espaço económico de Espanha, associando-se à perspetiva de concretização do grande corredor de alta-velocidade Lisboa – Madrid e do corredor ferroviário Sines – Évora – Elvas/ Caia – Badajoz.

Numa perspetiva de promoção da internacionalização da região, o PROTA destaca a qualidade urbana e o valor patrimonial da cidade de Évora como fatores diferenciadores e com capacidade de projetar uma forte imagem no exterior.

O *Eixo Estratégico II – Conservação e valorização do ambiente e do património natural* recai sobre desígnios de abrangência alargada: desenvolvimento sustentável de espaços rurais e de recursos, prevenção de riscos, valorização e ordenamento do Litoral e gestão integrada de recursos hídricos. No âmbito dos recursos hídricos, será especialmente relevante considerar a referência que é feita à necessidade de se desenvolverem esforços para reduzir as perdas originadas por fugas nos sistemas públicos de abastecimento de água e com vista à reutilização das águas residuais tratadas para usos secundários.

O Eixo Estratégico III – Diversificação e qualificação da base económica regional identifica tendências de investimento na região do Alentejo, potenciadoras do aprofundamento de novas fileiras, como é o caso das atividades turísticas, da indústria de componentes para automóveis e da indústria de fabrico de componentes elétricos/eletrónicos.

No caso da cidade de Évora, Património Mundial da UNESCO, é de destacar o papel do turismo cultural como atividade económica de importância crescente, potenciada pela proximidade do grande lago do Alqueva.

O papel estruturante de Évora no quadro da região surge especialmente reforçado no Eixo Estratégico IV – Afirmação do policentrismo e do desenvolvimento rural, no qual o PROTA preconiza o desenvolvimento de um sistema policêntrico, assente num conjunto de centros urbanos de nível superior, capazes de articular redes, de promover a sua integração funcional e de gerar níveis acrescidos de cooperação estratégica:

“(...) os principais centros urbanos ocupam um papel central na estratégia de desenvolvimento, não só porque neles reside a maioria da população da Região, mas também porque representam os locais privilegiados para fixar certas atividades e funções. São os polos estruturadores da coesão e da competitividade regional. Assim, é fundamental potenciar o papel estruturante de Évora na articulação regional e reforço das suas funções urbanas”

1.2 Modelo Territorial Regional

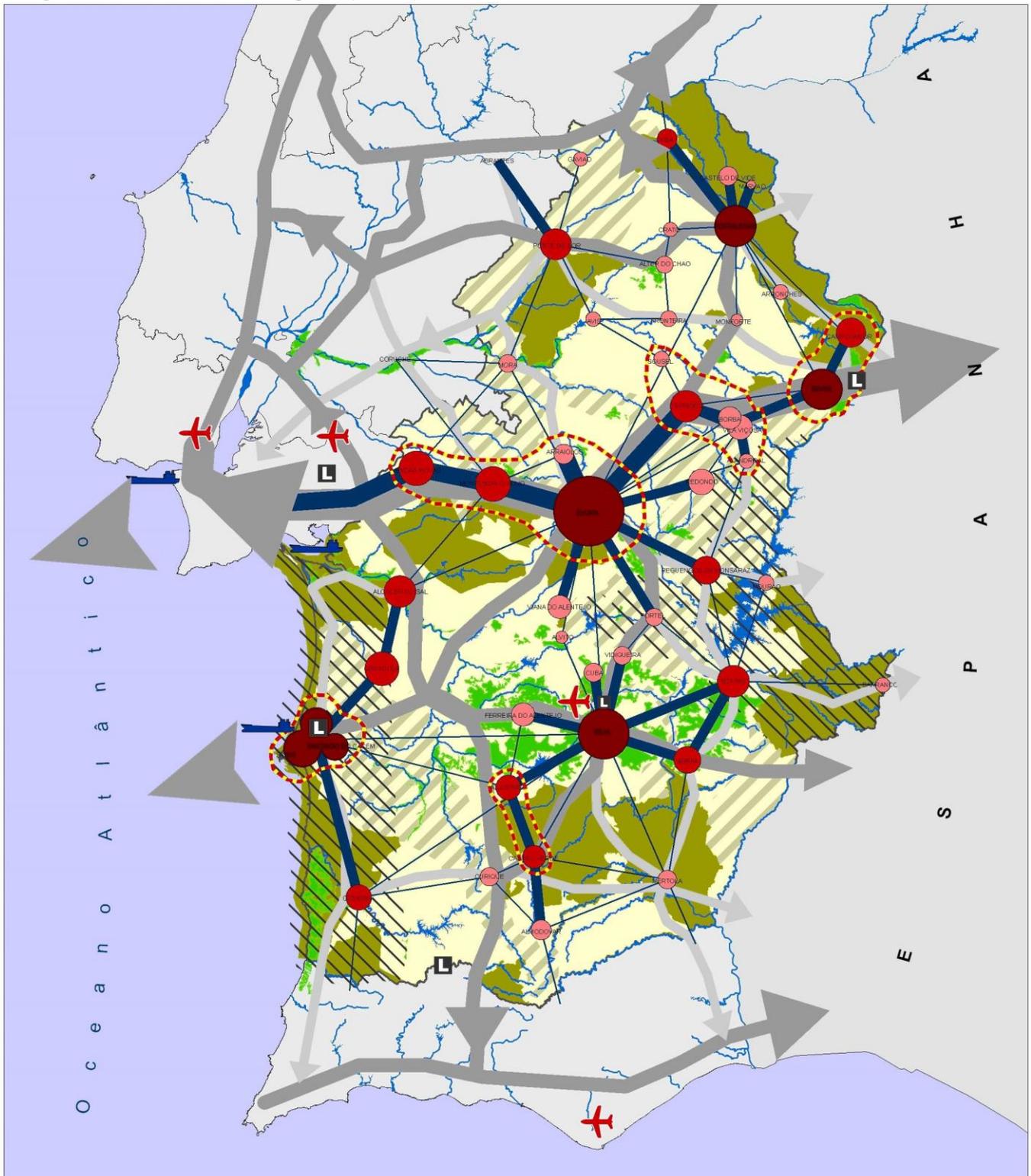
Partindo dos quatro eixos estratégicos anteriormente referidos, o Modelo Territorial Regional estabelecido pelo Plano (representado na Figura 1) corresponde a uma “configuração espacial prospetiva do Alentejo, integrando como componentes territoriais estruturantes, o sistema urbano, a estrutura regional de proteção e valorização ambiental, as atividades económicas e as infraestruturas e as principais redes de conectividade regional”.

Na análise do Modelo Territorial sublinham-se os seguintes desígnios explicitados pelo Plano:

- Intensificação das ligações económicas e urbanas com os espaços envolventes do Alentejo (a região Centro, a região do Algarve e as regiões da Extremadura e da Andaluzia), enfatizando a função primordial do “corredor central” - eixo Lisboa-Évora-Madrid - como espaço fundamental de intermediação entre a região metropolitana de Lisboa e o espaço económico de Espanha;

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA - Enquadramento regional

Figura 1 – Modelo Territorial Regional (PROTA)



Modelo Territorial do PROT Alentejo

<ul style="list-style-type: none"> Corredores Nacionais Corredores Regionais Ligações extra-regionais <p>População Residente</p> <ul style="list-style-type: none"> 56 500 23 400 8 700 	<p>Tipologia de centros urbanos</p> <ul style="list-style-type: none"> Centros Urbanos Regionais Centros Urbanos Estruturantes Centros Urbanos Complementares Eixos Urbanos Pólos de desenvolvimento turístico (Alqueva e Litoral Alentejano) Limite do Alentejo 	<p>Redes inter-urbanas</p> <ul style="list-style-type: none"> nível 1 nível 2 nível 3 Aeroporto Porto Principal 	<p>Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental</p> <ul style="list-style-type: none"> Áreas nucleares Áreas de conectividade ecológica <p>Sistemas Agro-florestais</p> <ul style="list-style-type: none"> Agrícolas de regadio Agrícolas, florestais e de uso múltiplo 	<p>COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ALENTEJO</p> <p>Data: Março 2009</p> <p> N</p> <p>0 15 30 Km</p>
--	---	--	--	--

- Constituição de uma rede de centros de desenvolvimento de dimensão regional, apoiando a emergência de ambientes urbanos favoráveis à inovação social e económica e afirmando a sua função polarizadora ao nível sub-regional e no contexto nacional e transfronteiriço; sendo dada particular relevância à função estratégica e estruturante dos cinco principais centros urbanos e económicos do Alentejo: Évora, Portalegre, Beja, Elvas/Campo Maior, Sines/Santiago do Cacém/Santo André.

1.3 Sistema Ambiental e Riscos

O PROTA assume a salvaguarda e valorização dos recursos hídricos como desígnio fundamental, sobretudo tendo em conta a escassez e irregularidade das disponibilidades hídricas que ocorrem na região e a perspetiva de agravamento desta situação devido às alterações climáticas que se esperam nas próximas décadas.

Nesse sentido, a proteção das águas subterrâneas constitui um objetivo territorial da maior importância, que se concretiza, nomeadamente, através da delimitação rigorosa por parte da Administração Local, de perímetros de proteção das captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público.

No âmbito do Sistema Ambiental e Riscos é de destacar também componente da “paisagem” enquanto suporte de identidade social e territorial e como fator de qualificação ambiental.

De acordo com o Subsistema de Unidades de Paisagem, Évora situa-se numa zona de charneira entre duas Unidades:

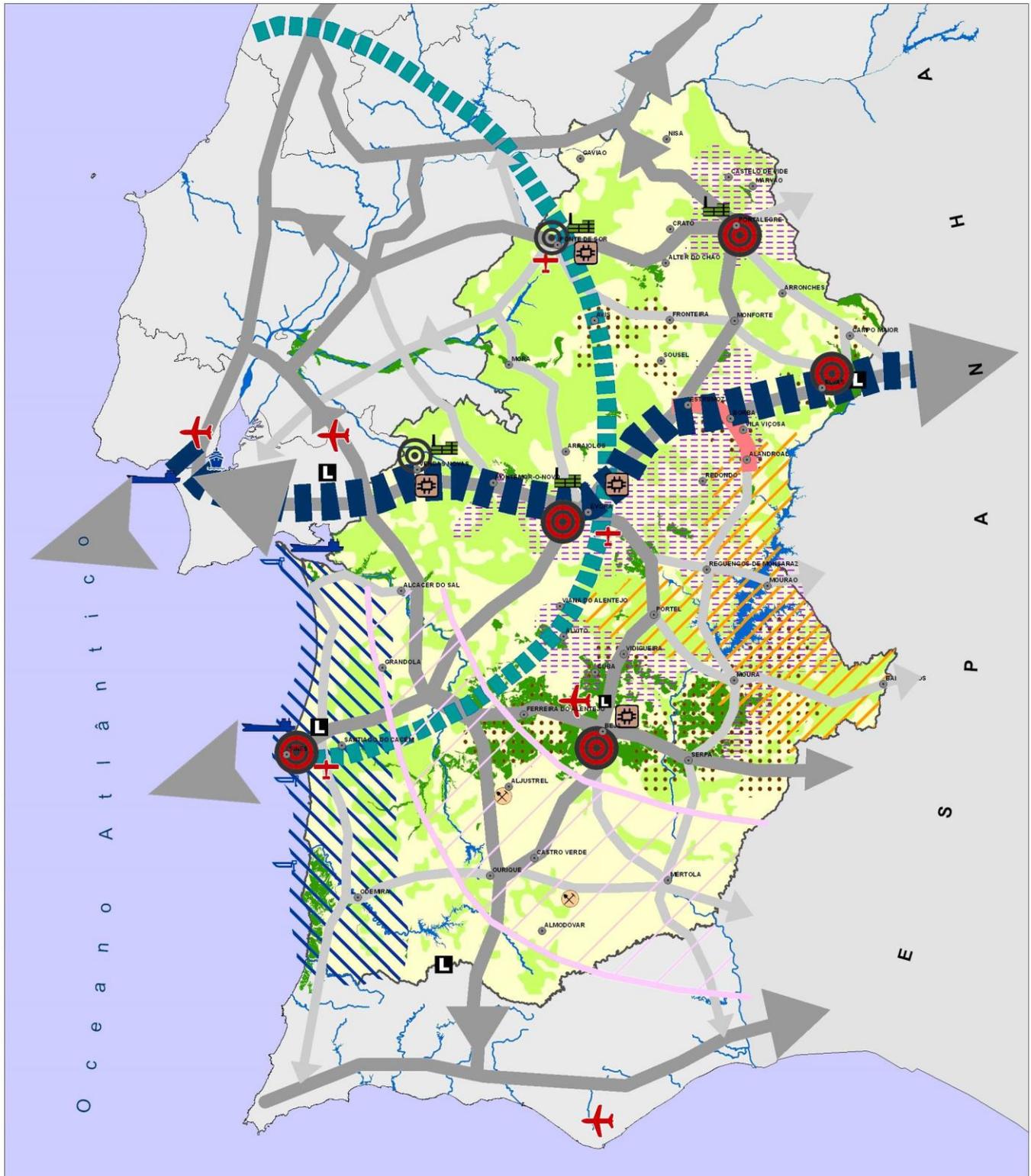
- “Sistemas de Montado”, que se desenvolvem a norte;
- “Zona Central Envolvente de Évora”, que ocorre a sul e poente.

De acordo com a Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental (ERPVA) que integra igualmente o Sistema Ambiental e Riscos do PROTA, a Cidade de Évora não está abrangida por áreas nucleares, nem por áreas de conectividade ecológica que possam contribuir para uma maior resiliência dos habitats e das espécies face às previsíveis alterações climáticas; sendo somente de destacar a ocorrência do Rio Xarrama, enquanto elemento ecológico cuja conectividade e valorização ambiental deverá ser assegurada.

1.4 Sistema da Base Económica Regional

O Sistema da Base Económica Regional (ver Figura 2) pretende realçar as componentes e estruturas territoriais que suportam e articulam as atividades económicas, nomeadamente, aquelas que numa abordagem prospetiva evidenciam potencial estruturante da economia regional.

Figura 2 – Sistema da Base Económica Regional (PROTA)



Sistema da Base Económica Regional

	Centro Económico Regional		Pólos de Desenvolvimento Turístico		Áreas de Produção Agro-Industrial		Aeroporto
	Parque Empresarial Regional		Litoral Alentejano		Olival		Aeródromo
	Corredores Rodoviários		Alqueva		Vinha		Porto Principal
	Ligações extra-regionais		Eixos / Áreas de Especialização		Montado		Cruzeiros
	Corredor Central		Área pot. explor. sulfuretos polimetálicos		Regadios		Porto de pesca e/ou recreio
	Arco Metropolitano de Lisboa		Mármore		Rios		Plataforma Logística
			Minas		Limite do Alentejo		Sedes de Concelho
			Indústria Cortiça				
			Automóvel, Aeronáutica e Electrónica				

PROTA COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ALENTEJO



Data:
Março 2009

0 15 30 Km

Identificam-se como componentes estruturantes deste sistema:

- A Rede de Centros Económicos Regionais (Évora, Beja, Portalegre, Elvas/Campo Maior e Sines/Santiago do Cacém/Sto. André);
- A Rede Regional de Ciência, Tecnologia e Inovação;
- O Sistema Regional de Logística Empresarial;
- A Rede de Aproveitamentos Hidroagrícolas;

- Eixos e redes de especialização industrial;
- O Corredor Central;
- O Litoral Alentejano (enquanto polo de desenvolvimento turístico)
- A área envolvente da Albufeira do Alqueva (enquanto polo de desenvolvimento turístico)

Refere o PROTA que um dos principais traços da actual organização territorial da base económica é a forte concentração da atividade empresarial, dos serviços e das instituições de conhecimento, inovação e desenvolvimento tecnológico nos principais centros urbanos. Esta situação refere-se, nomeadamente, à cidade de Évora, que manifesta uma posição de claro destaque no contexto deste grupo de centralidades urbanas.

O Alentejo Central beneficia do atravessamento do mais importante corredor rododiferroviário que liga as duas capitais ibéricas, o que reforça, especialmente no caso da Cidade de Évora, o efeito de contiguidade e de interação com a Área Metropolitana de Lisboa e as potencialidades de localização empresarial ao longo do “corredor central”.

Este corredor é de forma tendencialmente crescente, uma componente determinante da organização territorial da economia regional. Como tal, segundo o Plano, deverá ser adotada uma estratégia de qualificação e de afirmação competitiva da sua função de estruturação urbana, industrial e logística.

Ainda no domínio do Sistema da Base Económica Regional, o PROTA sublinha a necessidade de ser criado um Sistema Regional de Logística Empresarial articulado e coerente à escala do Alentejo, estruturado em dois níveis:

- Nível municipal/supramunicipal – constituído por parques empresariais municipais, espaços de incubação e de acolhimento empresarial situados dentro dos perímetros urbanos;
- Nível regional – constituído por áreas planeadas e infraestruturadas, de grande dimensão (mínimo 60ha), para fixação de empresas e logística. O Parque Empresarial Regional de Évora é uma destas áreas.

Considerando as características e potencialidades económicas e institucionais dos vários centros urbanos, o Plano identifica ainda de forma sumária, para cada caso, os principais fatores de desenvolvimento e afirmação do Sistema Regional de Logística Empresarial. No caso de Évora, são elencados os seguintes:

- Centro Urbano Regional
- Centro Universitário
- Cidade património mundial e centro de atividade turística
- Integrado no Arco Metropolitano de Lisboa (PNPOT),
- Centro regional de atividades industriais e logísticas (AV)
- Pólo regional de atividades e de produção aeronáutica (Escola internacional de pilotos)
- Centro regional de atividades de I&D, tecnologia e inovação,
- Centro de realização de encontros, reuniões, seminários e congressos

Na mesma lógica, considerando os setores económicos tradicionais e emergentes, o PROTA identifica redes e áreas de especialização industrial. Évora surge especificamente associada à “rede do automóvel, da aeronáutica e da eletrónica”, juntamente com Ponte de Sor, Vendas Novas e Beja, considerando a existência do aeródromo e a “perspetiva de concretização da instalação de importantes unidades empresariais de construção de aeronaves e de componentes”.

A cidade de Évora é ainda reconhecida como o principal polo industrial da região, quer em termos de emprego global quer em termos de emprego qualificado, especialmente no âmbito das atividades do setor da eletrónica.

1.5 Sistema das Atividades Agroflorestais

No âmbito do Sistema das Atividades Agroflorestais, a Cidade de Évora e sua envolvente integram-se predominantemente num “sistema agrícola” (de agricultura de sequeiro e de pequenos regadios individuais), que está envolvido por um “sistema florestal multifuncional”.

No que diz respeito ao Subsistema de Desenvolvimento Turístico, integrado no Sistema das Atividades Agroflorestais, o PROTA estabelece uma estratégia regional de desenvolvimento turístico, consubstanciada na definição de cinco “zonas de desenvolvimento turístico” com vista à promoção de produtos e programas de desenvolvimento turístico de base territorial, potenciando as especificidades sub-regionais no que se refere a valores e recursos turísticos.

Uma dessas zonas corresponde à “Zona B – Envolvente de Évora”, que se referencia à cidade-museu de Évora e à importância do seu património “de valor universal excepcional” classificado como Património Mundial da UNESCO.

A referida Zona B abrange ainda o património urbano e rural de Estremoz, Montemor-o-Novo, Viana do Alentejo e Vila Viçosa, configurando com Évora um conjunto alargado de oferta turística numa lógica de circuito (*Touring*) cultural e paisagístico, assumido pelo PROTA como “o produto chave da região”.

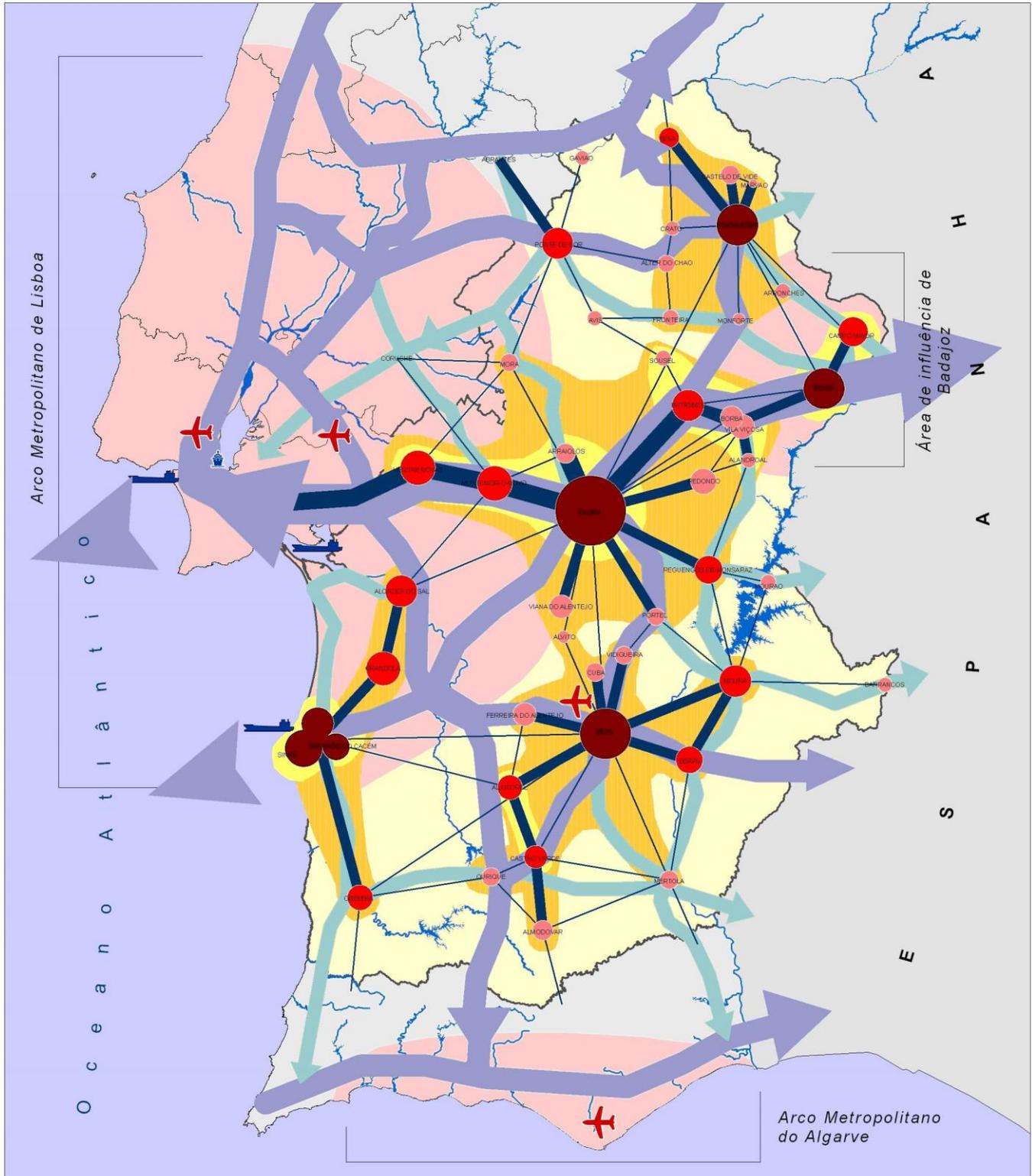
Para tal sublinha-se, para a Zona B, a importância de um incremento de meios turísticos de qualidade (alojamento hoteleiro, serviços de animação e restauração) e de equipamentos complementares para dinamização de um turismo de encontros, reuniões, seminários e congressos.

1.6 Sistema Urbano e de Suporte à Coesão Territorial

O Sistema Urbano e de Suporte à Coesão Territorial (Figura 3) do PROTA organiza -se em torno dos seguintes elementos:

- **Corredores e polaridades regionais** a consolidar, de entre os quais se evidencia o corredor Lisboa - Vendas Novas - Montemor-o-Novo - Évora – Estremoz – Elvas – Badajoz; sendo a cidade de Évora um dos pilares do policentrismo regional:
“No espaço de afirmação regional, Évora assume -se como uma cidade patrimonial e cultural, universitária e aberta à inovação, e com uma grande atratividade turística internacional. O potencial demográfico e económico, a importância da oferta formativa e de investigação e a concentração de atividades industriais e da logística fazem desta cidade um importante e dinâmico polo regional. O eixo Vendas Novas — Montemor - o -Novo — Évora reforça esta polaridade.”
- **Tipologia de centros urbanos**, onde Évora surge classificada como Centro Urbano Regional (CUR) dada a concentração de população residente, a importância da base económica e o leque diversificado de equipamentos e serviços de que dispõe. Segundo o PROTA, este tipo de centros deve liderar e disseminar processos de inovação regional e de inclusão social, estabelecendo forte articulação com os níveis hierárquicos superiores e inferiores.
- **Subsistemas urbanos**, no âmbito dos quais devem estabelecer-se articulações urbanas de proximidade, com distribuição de serviços e uma oferta de equipamentos numa lógica de complementaridade. Como opção estratégica, o PROTA assume quatro subsistemas. O “subsistema urbano do Alentejo Central” é um deles e referencia-se à cidade de Évora como centro urbano principal, integrando ainda Vendas Novas, Montemor-o-Novo, Estremoz e Reguengos de Monsaraz.

Figura 3 – Sistema Urbano e de Suporte à Coesão Territorial (PROTA)



Sistema Urbano e de Suporte à Coesão Territorial

<ul style="list-style-type: none"> Corredores Nacionais Corredores Regionais Ligações extra-regionais <p>População Residente</p> <ul style="list-style-type: none"> 56 500 23 400 8 700 	<p>Tipologia de centros urbanos</p> <ul style="list-style-type: none"> Centros Urbanos Regionais Centros Urbanos Estruturantes Centros Urbanos Complementares <p>Articulações urbanas de proximidade</p> <ul style="list-style-type: none"> Sub-sistemas Urbanos Eixos Urbanos 	<p>Redes inter-urbanas</p> <ul style="list-style-type: none"> nível 1 nível 2 nível 3 Metrópole de Lisboa 	<ul style="list-style-type: none"> Aeroporto Porto Principal Cruzeiros Rios Limite do Alentejo
		<p>Data: Março 2009</p>	<p>0 15 30 Km</p>

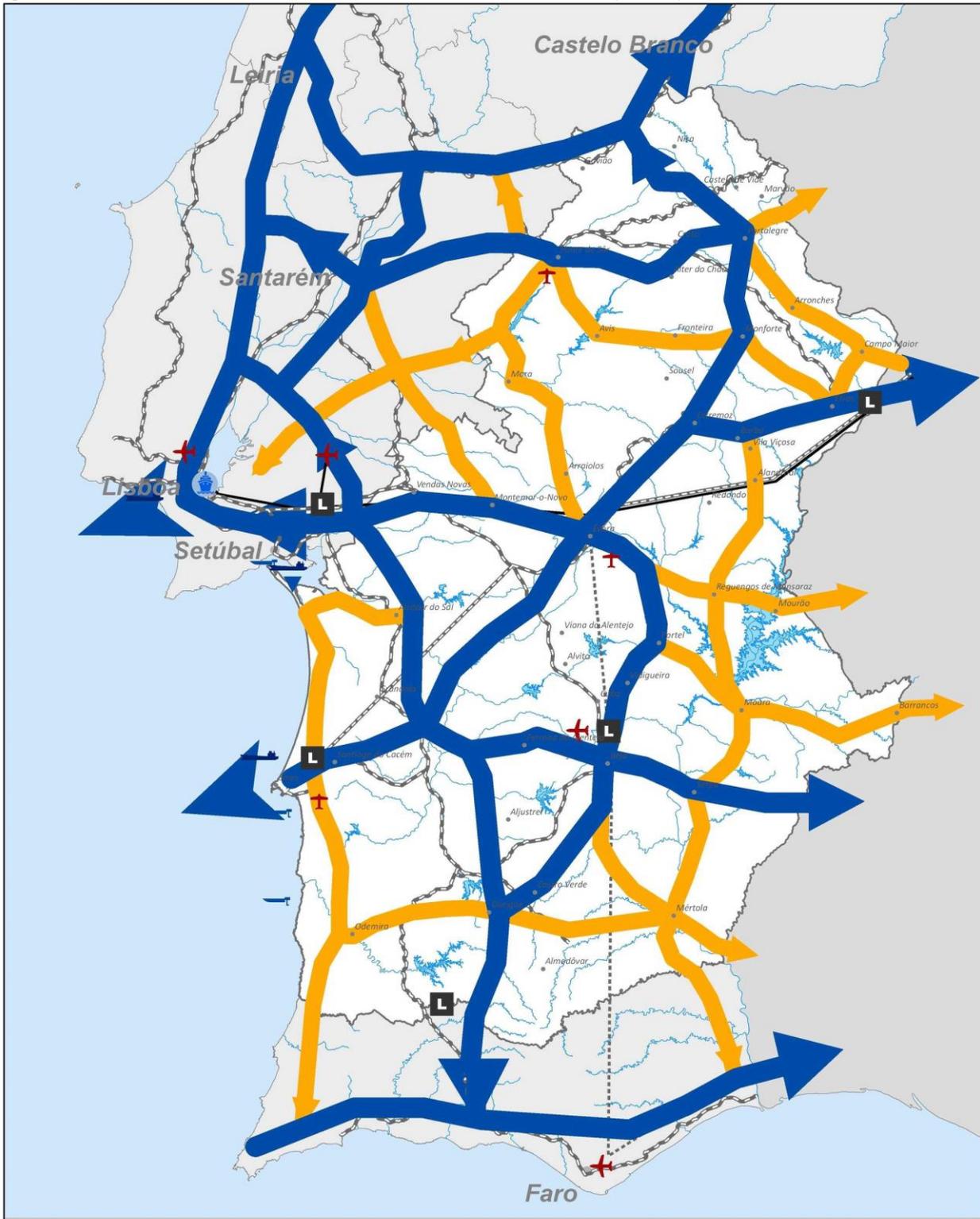
1.7 Sistema de Acessibilidades e de Conectividade Internacional

No que se refere a acessibilidades e conectividade internacional, o PROTA estabelece uma estrutura composta pela interação de três subsistemas:

- **Subsistema de infra-estruturas terrestres**, no qual se destacam:
 - Como infraestruturas de nível nacional/europeu (estabelecidas no PN POT), o corredor Lisboa-Évora-Madrid, o corredor interior Castelo Branco-Portalegre-Évora-Beja-Algarve e ainda o corredor Sines-Évora-Badajoz.
 - Como infraestruturas rodoviárias: o eixo central Lisboa -Vendas Novas -Évora -Elvas -Badajoz (IP7/ A6) e o eixo longitudinal Sines -Évora -Elvas-Badajoz (IC33).
 - Ao nível da rede ferroviária, o PROTA perspetiva, num primeiro nível de âmbito nacional/europeu, a construção da linha de alta velocidade Lisboa-Madrid (com estações em Évora e Badajoz) como elemento fundamental do sistema. Assim com a linha convencional de mercadorias Sines -Évora -Elvas/Caia, dada a sua importância vital para a ligação do Porto de Sines a Espanha.
- **Subsistema de infraestruturas aeroportuárias**, onde o Aeroporto de Beja assume importância fundamental, nomeadamente para captar fluxos turísticos especialmente vocacionados para o Alqueva e o litoral alentejano. E onde se integra também a rede de aeródromos, considerando o PROTA que a infraestrutura localizada em Évora responde de forma adequada às solicitações atuais.
- **Subsistema de infraestruturas portuárias**, onde o Porto de Sines assume um papel central e estratégico a nível nacional.

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA - Enquadramento regional

Figura 4 – Sistema de Acessibilidades e de Conectividade Internacional (PROTA)



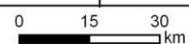
Sistema de Acessibilidades e de Conectividade Internacional

- | | |
|---|--|
|  Corredores nacionais |  Aeroporto |
|  Corredores regionais |  Aeródromo |
|  Ligações extra regionais |  Plataforma logística |
|  Auto-estradas |  Porto de cruzeiros |
|  Outras estradas principais |  Porto principal |
|  Rede ferroviária convencional |  Porto de pesca e/ou de recreio |
|  Rede ferroviária convencional (a construir) |  Terminal fluvial |
|  Rede de Alta Velocidade (2013) | |
|  Rede de Alta Velocidade (em estudo) | |

PROTA COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ALENTEJO



Data:
Julho 2009



1.5 Normas Orientadoras de Natureza Operacional

No seu Capítulo IV - Normas Orientadoras e de Natureza Operacional - o PROTA estabelece regras específicas que devem ser acauteladas pela Administração Central e/ou Local. Em seguida apresentam-se, por tipo de Sistema Territorial, as normas mais relevantes a considerar no âmbito do Plano de Urbanização de Évora.

1.5.1 Normas Específicas - Sistema Ambiental e Riscos

Para o Sistema Ambiental e Riscos, o PROTA estabelece as seguintes normas específicas que devem ser acauteladas:

- Integrar nos vários IGT regulamentação que reflita as orientações relacionadas com o combate à desertificação, garantindo, simultaneamente, mecanismos de articulação das estratégias de nível regional e nacional;
- Aplicar medidas que incentivem o uso de energias renováveis, menos poluentes, de tecnologias que conduzam a poupança de energia, diminuição das emissões para a atmosfera, sistemas de depuração de gases emitidos e implementação de sistemas de controlo de emissões;
- Incentivar a utilização de transportes públicos, os quais deverão funcionar com combustíveis menos poluentes, aumentar as áreas urbanas com circulação e estacionamento condicionados, criar espaços para peões, ciclistas e zonas de lazer e, ainda, desviar o tráfego de longas distâncias para o exterior das áreas urbanas e de zonas sensíveis.
- Delimitar em PMOT as áreas da estrutura ecológica municipal em solo urbano, que correspondem à estrutura ecológica urbana, conforme normativo da ERPVA.
- Identificar e garantir, em PMOT, a conservação de áreas de habitats que podem constituir corredores ecológicos importantes dentro das áreas urbanas, independentemente da sua riqueza biológica, como sejam, as zonas verdes urbanas, as linhas de água em zonas urbanas, as sebes de compartimentação;
- Integrar a cartografia de riscos naturais e tecnológicos na carta de condicionantes ou de ordenamento dos respetivos PEOT e PMOT.

1.5.2 Normas Específicas - Sistema da Base Económica Regional

De acordo com o PROTA, para o Sistema da Base Económica Regional, a Administração Local deve adotar as seguintes orientações:

- Preservar todas as áreas com potencialidades para a agricultura, nomeadamente, as áreas afetas à atividade agrícola e florestal, fomentando as fileiras nos domínios estratégicos regionais, os produtos de qualidade diferenciada e as fileiras emergentes;

- Proibir ou condicionar usos alternativos nos solos que apresentam aptidão e potencialidades para a prática de atividades agrícolas, nomeadamente os que integrem o regime da RAN, os ocupados com sistemas produtivos integrados em fileiras estratégicas;
- Enquadrar a concretização dos Espaços de Incubação e de Acolhimento Empresarial em ambiente urbano na estratégia de ordenamento e de desenvolvimento urbano estabelecida ao nível do PDM e, particularmente, ao nível do PU.
- Acolher, em IGT, as orientações que emanam do Programa Nacional para as Alterações Climáticas, tendo presente, entre outros aspetos, que o maior volume de emissões de gases de efeito estufa (GEE) se deve ao sector dos transportes e que os sectores residencial e de serviços são aqueles em que se tem verificado o maior aumento percentual dessas emissões.

1.5.3 Normas Específicas - Sistema Urbano e de Suporte à Coesão Territorial

As normas específicas definidas para o Sistema Urbano e de Suporte à Coesão Territorial apresentam-se em seguida, subdivididas por temática.

Estruturação urbana

- Sistema Urbano
 - Afirmar o Corredor Lisboa - Vendas Novas - Montemor o Novo - Évora - Estremoz Elvas/Campo Maior – Badajoz e a sua articulação com as metrópoles de Lisboa e de Madrid, apostando no reforço residencial urbano, conjugado com a atratividade patrimonial e terciária de Évora e industrial e logística dos outros centros;
 - Intensificar o relacionamento do Corredor Beja - Évora- Portalegre, para sul, com o sistema urbano regional do Algarve e, para norte, com o subsistema urbano da Beira Interior, numa lógica de potenciação e articulação dos recursos endógenos (naturais, urbanos, turísticos, etc.);
 - Potenciar as infraestruturas urbanas e económicas do eixo Sines -Évora -Elvas -Badajoz.
 - Em termos internacionais, os Centros Urbanos Regionais devem afirmar os seus recursos diferenciadores e desenvolver projetos inovadores que contribuam para uma maior e mais valorizada afirmação externa: Évora enquanto cidade do património mundial e da inovação.
 - Afirmar o valor patrimonial e a atratividade turística internacional de Évora e integrar nesta dinâmica os territórios e os centros urbanos envolventes, designadamente Estremoz, Borba, Vila Viçosa, Alandroal, Montemor-o-Novo e Arraiolos.
 - Promover o Eixo Urbano Vendas Novas-Montemor-Évora como espaço dinâmico e atrativo não só para as atividades industriais, logística e de serviços da AML, mas também para residir, trabalhar e visitar.

– **Rede de equipamentos e serviços**

- Criar novos lugares em creches e em valências e equipamentos de apoio aos idosos, justificadas pelas necessidades de apoio às populações infantis e pelo continuado envelhecimento demográfico da população da região;
- Promover a instalação de equipamentos supramunicipais ao nível da deficiência e saúde mental, dadas as insuficiências na resposta social a nível regional;
- Articular a oferta multisserviços (saúde, educação, formação profissional e apoio social) nos territórios de baixa densidade;
- Criar redes de espaços culturais, reutilizando o património arquitetónico e as infraestruturas existentes (por exemplo, das escolas), de forma a desenvolver uma maior polivalência funcional e garantir a sustentabilidade na gestão destes recursos;
- Proteger e divulgar o património histórico-artístico e fomentar a sua conservação e restauro;
- Colaborar no desenvolvimento e implementação de uma estratégia para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial do Alentejo, desenvolvimento projetos-âncora ou integrando redes, tendo em consideração as manifestações culturais mais representativas e o desenvolvimento de estratégias de salvaguarda das mesmas;
- Proporcionar à população, em todos os centros urbanos, sedes de concelho, uma dotação mínima de equipamentos desportivos que contemple: 1 grande campo de jogos de relva artificial, 1 pavilhão desportivo, 1 piscina de aprendizagem com um corredor, no mínimo, de 25 m, 1 pequeno campo polidesportivo, 1 minicampo (espaços que promovam a prática de atividade física informal);

Planeamento urbano, urbanização e edificação

1. **Planeamento e edificação em solo urbano**

- Elaborar Planos de Urbanização em todos os centros urbanos sedes de concelho;
- Qualificar as periferias degradadas ou desqualificadas, preservando o carácter concentrado tradicional e acautelando a integração (formal, funcional e material) das novas construções, e mantendo as características de transição entre as áreas urbanas e rurais;
- Estabelecer nos PMOT, particularmente nos PU e PP, as opções e medidas de valorização e qualificação dos espaços públicos e da imagem urbana, como fatores fundamentais de promoção da qualidade de vida e da identidade urbana;

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA - Enquadramento regional

- Privilegiar nos núcleos urbanos antigos, a afetação das áreas ainda livres de edificação para espaços públicos equipados e espaços verdes, necessários à resolução das questões de desafogo, de remate, regeneração da vida urbana e de articulação dos tecidos urbanos.
- Definir, no quadro da política municipal de povoamento e sistema urbano, um sistema urbano municipal que responda adequadamente à procura residencial, nomeadamente em ambiente rural, contrariando processos de edificação dispersa e de fracionamento da propriedade rústica.

Centralidades

- Preservar uma diversidade funcional nas áreas urbanas consolidadas e nos solos urbanos programados;
- Evitar a monofuncionalidade nas intervenções urbanísticas de grande dimensão e garantir uma maior relação entre as centralidades urbanas e as infraestruturas principais pré-existentes;
- Qualificar as centralidades urbanas existentes, beneficiando o espaço público, concentrando equipamentos estruturantes e localizando atividades (de lazer, restauração, comércio) que promovam a atratividade urbana.

Habitação

- Definir uma política municipal de habitação, em sede do PDM ou eventualmente recorrendo à conceção de um Programa Local de Habitação (...). As disposições contidas nestes programas ganharão eficácia se devidamente integradas noutros instrumentos de planeamento territorial, designadamente PP ou PU, garantindo um compromisso recíproco de articulação.
- Definir quotas de habitação a custos controlados nas novas urbanizações privadas, para atenuar carências habitacionais observadas a nível municipal. Um Programa Local de Habitação ou a regulamentação dos PMOT podem ser instrumentos de previsão de quotas mínimas de habitação acessível a estratos sociais com menores recursos.
- Fomentar a reabilitação do parque edificado existente, estabelecendo medidas de discriminação positiva para a reabilitação dos tecidos habitacionais existentes, promovendo ações de reabilitação urbana e dando prioridade à intervenção e requalificação dos espaços públicos em áreas consolidadas, em prol de um reforço da qualidade residencial;
- Facilitar o acesso das famílias jovens a alojamentos a preços razoáveis (aquisição ou autoconstrução de habitação a custos limitados).

Comércio e serviços

- Favorecer um modelo de cidade funcionalmente diversificada. Nas áreas centrais antigas ou históricas, favorecer a implantação das atividades comerciais com o objetivo de inovar e valorizar os tecidos antigos ou a qualidade histórica e patrimonial da escala urbana;
- Localizar os novos empreendimentos comerciais segundo uma conceção urbanística integradora, cuidando os valores de ordem ambiental e urbanístico, de forma a contribuir para o reforço da centralidade, permitir o acesso adequado em transportes coletivos e em boas condições para o acesso pedonal;
- Definir em sede de PMOT a localização dos serviços de natureza social, em especial os que atraem um elevado número de pessoas de origens geográficas variadas (escolas, hospitais, tribunais, etc.). Estes devem ter uma localização central ou favorecer a qualificação e consolidação de espaços pericentrais ou periféricos, permitindo sempre um acesso generalizado por transporte público e uma ligação fácil para quem circule a pé.
- Articular os estabelecimentos de serviços de natureza económica, em especial os mais vocacionados ao serviço às empresas, de acordo com a sua dimensão e natureza, com o comércio para o reforço de centralidades já existentes.

Infraestruturas

- Proceder à reabilitação dos sistemas de abastecimento de água que funcionam deficientemente, incluindo a transformação das redes unitárias em separativas e as remodelações das estações de tratamento, cujas características e capacidade não são compatíveis com a legislação em vigor e com a sensibilidade dos meios recetores.
- Garantir a eficiência das infraestruturas dos sistemas multimunicipais, intermunicipais e municipais de recolha e tratamento das águas residuais urbanas.
- Garantir o funcionamento dos sistemas de saneamento de águas residuais urbanas com elevados padrões de qualidade, tendo em conta a densidade populacional e dispersão da população.
- Promover a conservação dos recursos hídricos, nomeadamente, através da redução das perdas nos sistemas ou da reutilização da água sem que esta ponha em risco a saúde pública.

2. Planeamento e edificação em solo rural

- A edificação em solo rural excecional e apenas admissível quando necessária para o suporte de atividades económicas associadas à valorização dos recursos naturais, culturais e paisagísticos e à multifuncionalidade dos espaços rurais. A edificação em solo rural reger-se-á pelos princípios

de contenção da edificação isolada, de contenção do parcelamento da propriedade e da racionalização das operações de infraestruturização.

- A nova edificação em solo rural pode ocorrer sob quatro formas, devendo o PDM densificar a sua regulamentação ajustada às características territoriais específicas dos respetivos municípios: Edificação Isolada; Aglomerados rurais; Áreas de Edificação Dispersa; Núcleos de desenvolvimento turístico (NDT).

Ocupação dispersa

- As áreas de edificação dispersa com função residencial existentes em solo rural na envolvente dos perímetros urbanos ou excecionalmente em áreas isoladas onde o fenómeno se evidencie à data da entrada em vigor do PROTA e que apresentem mais de 0,25 edifícios/ha devem ser objeto de uma análise específica no âmbito da revisão do PDM, com vista à identificação das necessidades de reordenamento e programação de operações de qualificação:
 - Em áreas que apresentem mais de 4 edifícios/ha e se justifique a sua integração no modelo do sistema urbano podem ser classificadas como solo urbano, sendo obrigatório a elaboração de PU que promova a qualificação ambiental e urbanística da área em causa para efeitos da sua inserção no sistema urbano municipal.
 - Nas áreas de edificação dispersa o PDM deve definir os objetivos, critérios e parâmetros aplicáveis, respeitando o princípio da contenção da edificação para habitação em solo rural.
- As áreas de edificação dispersa são de dois tipos: Área de Edificação em Solo Rural Periurbano (AESRP) e Outras Áreas de Edificação Dispersa desestruturadas.
- As Áreas de Edificação em Solo Rural Periurbano (AESRP) são espaços preexistentes à data da aprovação do PROT, localizam -se na envolvente dos perímetros urbanos e registam uma dependência formal e funcional do aglomerado urbano. A atividade agrícola é incipiente ou mesmo inexistente sendo elevado o nível de fracionamento da propriedade. Contudo, o padrão de edificação destas áreas, pelas características funcionais, morfológicas e tipológicas que apresentam, não configura características de centros urbanos.
- Para ser classificada, no âmbito do PDM, como AESRP ou como outras áreas de edificação dispersa, a área deve verificar um padrão de edificação, verificando os seguintes critérios:
 - densidade de edifícios superior a 0,25 edifícios/ha e inferior a 4 edifícios/ha ou superior a 4 edifícios/ha quando não se justifique a sua classificação como urbano;
 - A área máxima da AESRP não deve ultrapassar 20 % da área total do perímetro urbano do aglomerado urbano adjacente, admitindo-se, excecionalmente, uma majoração

fundamentada por especificidades locais, nomeadamente requalificação de áreas edificadas desestruturadas, sem prejuízo da garantia da proporcionalidade face ao aglomerado;

- O número de pisos acima da cota de soleira não deve ser superior a dois;
- O PDM deve identificar, caracterizar e delimitar estas áreas, definindo, nomeadamente, parâmetros de edificabilidade de referência, salvaguardando as áreas estratégicas de produção agrícola e florestal e os valores naturais e ambientais e a Estrutura Ecológica Municipal.
- As AESRP ou outras áreas de edificação dispersa excecionalmente identificadas constituem uma categoria específica de solo rural, a qual deve ser abrangida por Plano de Urbanização (PU) do aglomerado urbano que lhe é adjacente, ou sujeita à elaboração de Plano de Intervenção em Espaço Rural (PIER).

3. Planeamento e edificação turística

- O PROTA define as condições gerais de localização e de implementação dos usos turísticos e de lazer e estabelece ainda o método de cálculo da distribuição por concelho da intensidade máxima em cada sub-região. No caso da sub-região do Alentejo Central onde se integra Évora, a intensidade turística máxima é dada pela relação de 1 cama turística por cada 2 habitantes residentes.
- A inserção territorial dos novos empreendimentos turísticos poderá adotar as seguintes formas de implementação:
 - Em solo urbano: Empreendimentos Turísticos em perímetros urbanos ou Empreendimentos Turísticos em Núcleos Urbanos de Turismo e Lazer (NUTL).
 - Em solo rural: Empreendimentos Turísticos Isolados (ETI) ou Núcleos de Desenvolvimento Turístico (NDT).
- Nos Empreendimentos Turísticos em perímetros urbanos são admitidos todos os tipos de empreendimentos turísticos.
- Os NUTL (identificados em PDM) correspondem a núcleos urbanos com funções predominantemente turísticas, sujeitos à elaboração de PU ou PP, onde também são admitidos todos os tipos de empreendimentos turísticos.
- Para os ETI (solo rústico), o Plano estabelece as seguintes regras:
 - Tipologia de empreendimentos: Estabelecimentos Hoteleiros associados a temáticas específicas (saúde, desporto, atividades cinegéticas, da natureza, educativas, culturais,

- sociais, etc.); Empreendimentos de TER; Empreendimentos de turismo de habitação; Parques de Campismo e de Caravanismo e empreendimentos de turismo da natureza.
- Número de pisos: 2
 - Índice de impermeabilização do solo: $\leq 20\%$ da área do prédio (exceto nos empreendimentos de turismo em espaço rural (casas de campo) e empreendimentos de turismo de habitação.
 - Parques de campismo com capacidade ≤ 200 camas
 - Para os NDT (solo rústico), o Plano estabelece as seguintes regras:
 - Tipologia de empreendimentos: Estabelecimentos hoteleiros, aldeamentos turísticos, conjuntos turísticos (resorts), empreendimentos de turismo de habitação, empreendimentos de turismo em espaço rural, parques de campos e caravanismo e empreendimentos de turismo da natureza, bem como equipamentos e infraestruturas de apoio ao turismo.
 - Área mínima entre 50 e 100 ha.
 - Devem ser desenvolvidos através de PU ou de PP.
 - Quando regulamentados em PDM eficaz, a sua instalação pode efetuar-se através de operações urbanísticas. Para efeitos da sua concretização, a área de implantação do NDT constitui uma unidade de execução.
 - A concretização do NDT está sujeita à prévia celebração de um contrato de execução entre o município, os promotores e o Turismo de Portugal, podendo envolver outras entidades. O referido contrato estabelece: ações a concretizar, prazo de execução, sistema de execução e mecanismos de perequação, quadro de sanções.
 - A solução de ocupação do solo deve promover a concentração da edificação e das áreas impermeabilizadas. A relação entre a área do NDT e a área infraestruturada deve ser inferior a 30%;
 - A área de espaços livres/verdes de utilização comum deve ser superior a 100m² por unidade de alojamento.

4. Património cultural

- Promover uma melhor gestão das funcionalidades no edificado dos aglomerados urbanos e incentivar a inserção e a reutilização do Património (arquitetónico, arqueológico ou etnográfico), em meio urbano;

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA - Enquadramento regional

- Regular em sede de PMOT a obrigatoriedade dos grandes empreendimentos (turísticos, comerciais ou outros) incluírem ações de valorização de elementos patrimoniais e ambientais.
- Identificar, atualizar e caracterizar, nos PMOT, os valores patrimoniais, com base em levantamentos de campo e estabelecer medidas de proteção e salvaguarda dos valores patrimoniais identificados;
- Garantir que os PU e PP venham a integrar as medidas de salvaguarda, proteção e valorização do património arquitetónico e arqueológico, tendo em particular atenção o património arqueológico, o património rural e os conjuntos urbanos de relevância patrimonial;
- Nos aglomerados urbanos relevantes em termos patrimoniais, as intervenções de regeneração urbana devem preferencialmente incorporar projetos de requalificação do espaço público e da imagem urbana, dando importância à qualidade do desenho urbano;
- Incentivar a recuperação de imóveis de interesse patrimonial, com recurso à diminuição do IMI (Imposto Municipal de Imóveis), à agilização dos licenciamentos e ou redução das taxas de licenciamento.

1.5.4 Normas Específicas - Sistema de Transportes e Mobilidade Regional

De acordo com o PROTA, para o Sistema de Transportes e Mobilidade Regional, a Administração deve adotar as seguintes orientações:

- Promover um sistema de transportes estruturado pelo transporte público, baseado em critérios de racionalidade económica, social e financeira, privilegiando a utilização de infraestruturas já existentes, incentivando alternativas corretas nos domínios energético e ambiental e procurando encontrar alternativas à utilização do veículo automóvel particular;
- Apor soluções flexíveis de transporte adaptadas à especificidade do território regional, nomeadamente no que se refere às áreas de baixa densidade populacional, permitindo um adequado equilíbrio entre o urbano e o rural;
- Promover a articulação modal e a máxima acessibilidade ao sistema público de transportes, evitando os fenómenos de congestionamento.
- Assegurar a compatibilidade de todas as intervenções no espaço urbano (ações de requalificação, novas áreas de expansão, implantação de equipamentos, serviços e infra-estruturas, etc.) com a estruturação de redes de mobilidade sustentável e incorporando nessas intervenções contributos para a implantação de vias pedonais e cicláveis;
- Assegurar a incorporação do adequado nível técnico de abordagem dos sistemas de transportes e estacionamento em todas as intervenções urbanísticas, definindo com clareza, segundo a sua escala, as

soluções de mobilidade e equacionando a pertinência da implantação de infraestruturas de apoio ao transporte público de passageiros (paragens, corredores de circulação, abrigos para passageiros, interfaces, etc.).

- Planear as intervenções sobre a rede viária municipal de acordo com os planos de mobilidade tendo como quadro de referência regional o modelo territorial do PROTA. Neste sentido deverão ser estabelecidos, no domínio da rede rodoviária, processos de articulação de âmbito supramunicipal.
- Desenvolver estratégias de valorização das áreas de influência das estações de Évora e Elvas/Caia, beneficiando dos investimentos planeados na rede de Alta Velocidade, ao nível da mobilidade e da atividade económica, e promover uma adequada articulação das redes de acessibilidades e transportes de âmbito local com as novas infraestruturas;
- Promover, em articulação com a administração central, a construção ou melhoria de parques de estacionamento e a criação de acessos pedonais mais atrativos às estações e apeadeiros da rede convencional.

2. Estratégia Regional - Alentejo 2030

A Estratégia de Desenvolvimento para o Alentejo no horizonte 2030, documento de **setembro de 2020**, integra os resultados de estratégias de planeamento paralelas (nomeadamente da Estratégia Regional de Especialização Inteligente - Alentejo 2030) e tem como finalidades:

- Identificar um rumo no qual os atores regionais se revejam pelo capital de resposta aos seus anseios e desafios de futuro;
- Fundamentar os instrumentos de programação que deverão viabilizar o acesso a recursos de financiamento das intervenções públicas associativas e privadas orientadas para o desenvolvimento competitivo, sustentável e coeso da Região.

O documento organiza-se em duas partes:

1. *Argumentos para um Novo Ciclo de Desenvolvimento*
2. *Desafios Regionais e Visão Estratégica*

Na primeira parte, no âmbito da identificação dos principais Ativos Adquiridos da Região, Évora surge como importante centro urbano regional associado à rede viária principal, onde se concentram diversos ativos (património cultural, edificado e imaterial, equipamentos coletivos).

O documento identifica também ativos emergentes, como os do setor da Aeronáutica, Espaço e Defesa (localizados em Évora e também em Beja, Ponte de Sor e Grândola).

Neste âmbito, é referido que o Programa Nacional de Investimentos (PNI, 2030) tem previstos investimentos na Região que, uma vez executados, irão reforçar a dotação de ativos, aumentando a sua capacidade competitiva e a coesão e sustentabilidade territoriais. Verifica-se, contudo, no Anexo 2, que esses investimentos não têm uma incidência direta no concelho de Évora.

Na segunda parte do documento são identificados cinco principais Desafios Estratégicos Regionais:

- Revitalização demográfica pela competitividade territorial no acesso e qualidade no emprego, pela excelência dos serviços de suporte e oferta de amenidades e bem-estar;
- Sustentabilidade Territorial e Valorização do Capital natural, no quadro das alterações climáticas;
- Consolidação do Sistema Regional de Inovação e ajustamento dinâmico da oferta de competências para um novo paradigma produtivo;
- Valorização económica de recursos e ativos regionais, com alargamento da Base Territorial da Competitividade e aprofundamento das cadeias de valor;

- Reforço do Sistema Urbano Regional e da sua (inter) conectividade na estruturação sustentável e eficiente do território das diferentes sub-regiões.

Revitalização Demográfica

Implica aumentar o número de casais jovens residentes na Região combinando intervenções de curto prazo orientadas para a mitigação e a gestão eficaz do desafio demográfico (condições de acolhimento a projetos de vida com alguma duração em torno de oportunidades de ocupação e emprego), com estratégias de mais longo prazo, focadas na atração de investimento-emprego.

A captação de novos residentes portadores de modelos de trabalho e de estudo à distância, suportados por redes de comunicação móvel e outras TIC, é uma oportunidade.

A componente relativa à atração de pré-reformados ou de reformados de rendimento relativamente elevado, tem também um papel a desempenhar. Porém, o binómio investimento-emprego não tem neste tipo de atração o alcance da anterior.

As oportunidades criadas no âmbito dos instrumentos da Nova Geração de Políticas de Habitação poderão contribuir para requalificar e dinamizar o parque habitacional devoluto ou subocupado nos aglomerados urbanos, recuperar para a função residencial edifícios nos centros históricos e edifícios públicos devolutos, promover a dinamização e regulação do mercado de arrendamento.

A emergência em curso de intervenções públicas locais na esfera da habitação (estratégias e planos de ação municipais), acompanhadas pela dinamização de equipamentos e serviços de proximidade (creches e jardins de infância, unidades de saúde, escolas ...), mostra um caminho de esforços para atrair e fixar novos residentes vindos de outros territórios e estrangeiros.

Sustentabilidade Territorial e Valorização do Capital Natural

A situação de seca extrema que afeta grande parte da Região exige atenção e terá uma inevitável repercussão nas dinâmicas económicas e de ocupação do solo.

A subida de temperatura (com aumento da frequência e duração de ondas de calor) e a diminuição da pluviosidade (com aumento da extensão da estação seca e da frequência e intensidade das secas), constituem vetores de maior preocupação.

Neste quadro, a reutilização de águas residuais (e pluviais) pode contribuir para a manutenção do ciclo da água e sua preservação para usos futuros, em linha com os princípios da Economia Circular (Decreto-Lei nº 119/2019, de 21 de agosto).

A utilização de água residual tratada é um exemplo do que pode constituir uma medida de adaptação às alterações climáticas prevista no Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas (P-3AC) e

uma boa prática de gestão da água, designadamente para fazer face ao aumento da frequência e intensidade de períodos de seca e de escassez de água.

Por outro lado, o investimento na melhoria dos sistemas de abastecimento de água, ao nível da sua componente em “baixa” e com vista à redução de perdas nas redes, deve ser considerado como prioritário (nomeadamente, através de parcerias intermunicipais, associando as entidades gestoras destes sistemas, em alta e em baixa, na apresentação de intervenções e projetos integrados dotados de escala adequada à densidade dos problemas existentes, nas diversas sub-regiões).

Consolidação do Sistema Regional de Inovação

Neste domínio, a Estratégia Alentejo 2030 procura articular-se com a Estratégia Regional de Especialização Inteligente (EREI Alentejo 2030), no sentido de incentivar a produção de I&DT em domínios-chave. Neste contexto, a Universidade de Évora assume-se como recurso fundamental, juntamente com as demais instituições de Ensino Superior da Região.

Valorização económica de recursos e ativos regionais

O documento aborda três clusters estratégicos que têm expressão económica e empregadora na Região (cluster agroalimentar, turismo e economia do mar).

Évora não surge especificamente associada a nenhum dos referidos clusters, não obstante a sua concentração de ativos neste domínio, nomeadamente ao nível do ensino superior universitário e no que diz respeito aos seus recursos com potencial turístico.

Reforço do Sistema Urbano Regional

Refere o documento que a trajetória de regressão demográfica prolongada coloca o sistema urbano regional perante um dilema: nas condições de transição e desafio demográfico que enfrenta o Alentejo, não pode aspirar ao desenvolvimento de centros urbanos de maior dimensão, sob pena de a coesão territorial da Região estar em risco e com isso a perda irreversível pela desvitalização de alguns territórios.

Assim, robustez em termos da dimensão funcional dos principais centros urbanos deverá ser conseguida numa perspetiva de qualificação, especialização e complementaridade de funções, mas também com uma escala de convivialidade ajustada às características da Região. A pequena e média dimensão urbana não só apresenta um elevado potencial de harmonia com a excelência ambiental e a qualidade da paisagem rural, podendo ainda constituir um ativo diferenciador na atração de investimento e emprego e de novos residentes.

Nesse sentido, o projeto de candidatura de Évora a Capital Europeia da Cultura em 2027 reflete a importância da (re)valorização das relações entre os centros urbanos regionais e a respetiva envolvente territorial. Reforçando a atratividade de Évora associada aos concelhos da envolvente, configura um forte contributo para a “coesão territorial e notoriedade do Alentejo Central”.

No horizonte 2021-2027, uma nova geração de políticas urbanas deverá promover a requalificação e centralidade dos aglomerados urbanos, com valorização dos espaços públicos, reabilitação e revitalização do edificado e das funções especializadas, apoiando operações que utilizem tecnologias inovadoras (mobilidade urbana, reutilização de águas residuais, ciclo urbano da água, utilização de energia solar, ...).

Uma estratégia de mobilidade intra e inter-urbana sustentável, que assegure a articulação do sistema urbano com um sistema de transportes eficiente e a complementaridade entre o sistema urbano e o espaço rural, assume igualmente uma importância crucial. Uma região com baixo potencial demográfico pode ser, mesmo assim, uma região dinâmica nos fluxos de pessoas e bens, sendo para isso necessário estruturar padrões de mobilidade que potenciem esses fluxos.

Em síntese, a Estratégia Alentejo 2030 procura contribuir para a construção de respostas a um conjunto de desafios, que emergem de constrangimentos e condicionantes ao desenvolvimento da Região, sendo de sublinhar duas variáveis críticas com relevância estratégica:

- As alterações climáticas, com incidências já expressivas no presente e que se anunciam de enorme complexidade para os sistemas naturais e produtivos do Alentejo obrigando a concentrar recursos em intervenções de mitigação e de adaptação;
- Os efeitos resultantes da crise pandémica na esfera económica e social, alterando prioridades de intervenção e afetação de recursos no curto prazo e reforçando a necessidade de coordenar atuações multinível (central, regional, intermunicipal e local).

O documento reconhece a Cidade de Évora como um importante centro urbano regional, mas pelo seu carácter estratégico, foca-se em desafios de grande abrangência e orientações gerais na maioria das vezes não diretamente associáveis ao território de Évora.

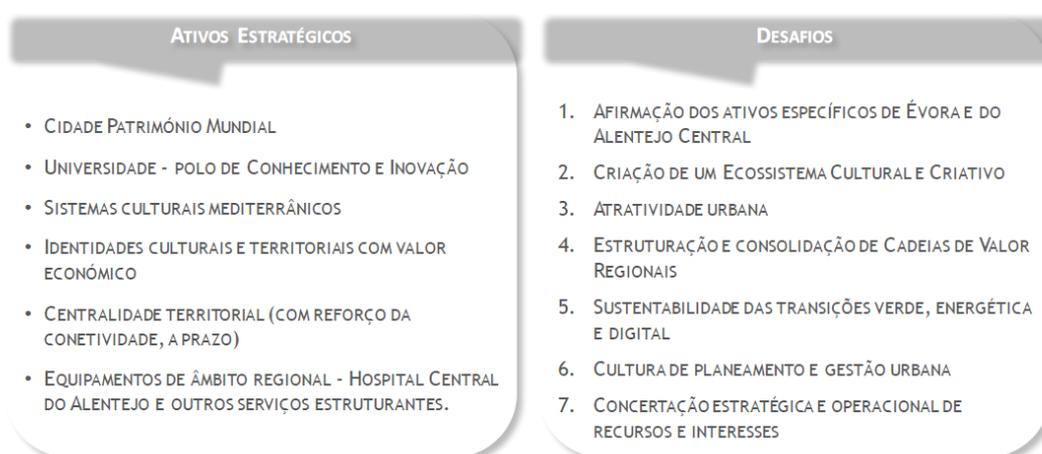
3. Plano Estratégico de Évora 2030

O Plano Estratégico do Concelho de Évora no horizonte 2030 (documento de **julho de 2021**) ocorre no contexto da preparação da Candidatura de Évora a Capital Europeia da Cultura em 2027.

Na sua “Visão Compreensiva de Évora”, reconhece-se que o espaço funcional da Cidade vai para além da NUT III Alentejo Central, já que centraliza serviços e funções públicas de âmbito regional: SRTT, Hospital Central do Alentejo, Sistema de Alqueva, Montado, identidade regional. Tal abrangência territorial permite, de acordo com o Plano, contrariar e minimizar um dos aspetos mais limitadores de Évora: a reduzida dimensão populacional e económica, condicionadora do mercado, da formação de massa crítica e de escala económica para a produção e fruição artística e cultural.

Equacionando “Évora no País” considera-se, nomeadamente, que não se vislumbrando a retoma do projeto da alta velocidade ferroviária, é da máxima importância articular a linha ferroviária Sines/Évora/Badajoz com o serviço ferroviário nacional e, desse modo, prever a sua utilização pelo tráfego de passageiros, melhorando substancialmente as ligações ferroviárias de Évora com Lisboa e Espanha. Por sua vez, o completar do IP2 continua a ser imprescindível à concretização do objetivo estratégico de melhorar a articulação desta região com o Algarve e a Beira Interior, o que é essencial para a promoção das complementaridades económicas e funcionais dos vários espaços que são servidos por este eixo rodoviário e potenciar as suas ligações com o litoral e a AML.

A “Visão para Évora no horizonte 2030” procura expressar uma relação dinâmica entre os seguintes ativos estratégicos e desafios-chave:



São “Eixos Estruturantes de Intervenção” assumidos pelo Plano:

– **Eixo 1. Desenvolvimento urbano e qualificação do território**

- **Qualificação Urbana e Ambiental da Cidade** - De entre os projetos de valorização da cidade devem destacar-se os que aportem um maior valor urbanístico e ambiental e que, simultaneamente, tenham um papel motor na estratégia de mudança e transformação urbana. Neste enquadramento, apontam-se os seguintes projetos: Remodelação e requalificação do Rossio de São Brás; Criação do Parque Urbano e Valorização do Setor Verde Monumental, reforçando a sua integração com a cidade e com o Centro Histórico.

Transformar o Rossio em Praça deve constituir um desígnio da estratégia para uma nova etapa do desenvolvimento de Évora nas suas dimensões estrutural, funcional, cultural e simbólica. A nova Praça deverá constituir um espaço público adequado à realização de eventos de ar livre, sob a qual deverá ser construído um parque de estacionamento de grande capacidade, de apoio ao Centro Histórico e em articulação com o sistema de transportes de superfície.

A construção de um Parque Verde, permanece como objetivo da cidade há várias décadas. A perspetiva de concretização desta estrutura, em grande parte coincidente com a estrutura ecológica urbana, integrando espaços verdes públicos existentes e outros previstos.

A integração do Setor Verde Monumental neste Parque Urbano, com base num programa adequado às condições e exigências daquele setor, permitirá, por um lado, dar uma dimensão e características ambientais e paisagísticas singulares à estrutura verde/ecológica urbana, e, por outro lado, integrar espaço urbano e espaço rural, aproveitando percursos pedonais existentes que podem estender a sua utilização e fruição ao longo de uma extensão que ultrapassa largamente a cidade.

- **Valorização e Dinamização Cultural da Cidade** – identifica-se um conjunto de “centralidades culturais”, isto é, de âncoras urbanas onde seja promovida a dinamização e difusão de conhecimento e de vivências que contribuam para a diferenciação e promoção de Évora como “Cidade de Cultura”: a Universidade de Évora, o Teatro Garcia de Resende, a Rede de Museus de Évora, o Centro de Investigação e Documentação de Évora da Câmara Municipal, o Palácio D. Manuel I, o Bairro da Malagueira...

Em termos de Equipamentos, a intenção de construir um Centro de Congressos do Alentejo (lugar de encontro de culturas, conhecimento, acolhimento e promoção de eventos) deve ser ponderada à luz de intervenções integradas de valorização do espaço público e de estruturação ecológica urbana, dotando Évora de capacidade para organizar iniciativas lúdicas de maior dimensão.

– **Eixo 2. Cadeias de valor regionais – uma visão de recursos e oportunidades**

- **Qualificação do acolhimento empresarial e atração de investimento** – onde se destaca: a necessidade de requalificação das áreas de acolhimento empresarial existentes (Parque de Indústria Aeronáutica, Parque Industrial e Tecnológico, Aeródromo Municipal e outras), dotando-

as de serviços de apoio às empresas e aos trabalhadores; o reforço da articulação e integração dos espaços de acolhimento de atividades económicas com unidades de I&D, p. ex., em torno do Hospital Central do Alentejo, da Escola de Saúde e Desenvolvimento Humano e dos núcleos de incubação empresarial associados; e ainda a instalação de um Terminal de Mercadorias no âmbito da construção do novo troço ferroviário Évora-Évora Norte integrado na ligação ferroviária Sines-Caia.

- **Transferência de conhecimento e inovação** – onde se insere, nomeadamente, o desígnio de criar uma Escola Empresarial de Artes Tecnológicas para desenvolver novas competências (TeSP, licenciaturas, ...) em áreas emergentes e de robustecimento das Cadeias de Valor Regionais (reestruturação produtiva e digital), com formação de jovens técnicos, tecnólogos e empreendedores. A criação da Escola deve assentar em parcerias locais que poderão envolver a Universidade de Évora, a EPRAL, o IEFP, o NERE e empresas.
- **Eixo 3. Regeneração de sistemas e transições sustentáveis**
 - **Gestão da biodiversidade e Uso eficiente da água** – o que passa, entre outros aspetos, pela reestruturação da rede de abastecimento de água e rede de drenagem de águas residuais.
 - **Economia circular**, nomeadamente nas áreas de acolhimento empresarial e outras infraestruturas de apoio à atividade económica.
 - **Descarbonização e eficiência energética (abrangendo a mobilidade inteligente e sustentável)** – incluindo: a alteração do sistema de acessibilidade urbana e concelhia, no sentido de proporcionar condições de mobilidade mais eficiente e sustentável, reduzindo os impactos da presença do automóvel no CH; a atualização e implementação do modelo de circulação e mobilidade do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Évora.
- **Eixo 4. Coesão territorial e inclusão**
 - **Dinamização da oferta de habitação** – através de um reforço da intervenção pública municipal na promoção do acesso a habitação acessível, da qualificação do parque habitacional (público e privado) e recuperação para a função residencial de edifícios devolutos e subocupados do CH, especialmente edifícios públicos devolutos.
 - **Provisão e acesso a Serviços de Interesse Geral**, onde se inclui, desde logo, a necessidade de criação de respostas para os problemas do envelhecimento e isolamento residencial através da criação de projetos habitacionais multigeracionais do tipo «aldeias de bem-estar», assentes na promoção da educação e formação ao longo do ciclo de vida com foco na promoção da literacia em saúde.

Com base nos 4 Eixos Estratégicos antes referidos, o Plano Estratégico identifica 10 Projetos-Âncora (conforme Figura 5) que procuram responder à questão: *Que desejamos para a mudança estrutural de Évora e o que podemos alcançar no horizonte do Plano?*

Figura 5 – Matriz de Projetos-Âncora do Plano Estratégico de Évora

EIXOS DE INTERVENÇÃO	PROJETOS-ÂNCORA
EEI 1- Desenvolvimento Urbano e Qualificação do Território	P1 - CENTRALIDADES CULTURAIS - SUPORTE ÀS ATIVIDADES E INICIATIVAS CRIATIVAS E À CRIAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE EVENTOS <ul style="list-style-type: none"> ▪ P1.1. Conjunto da “Acrópole”: Biblioteca pública, Forum Eugénio de Almeida, Sé e Museu de Évora Frei Manuel do Cenáculo; ▪ P1.2. Teatro Garcia de Resende; ▪ P1.3. Palácio D. Manuel I e Museu do Artesanato; ▪ P1.4. Zona Monumental - Aqueduto da Água de Prata, Forte de Santo António; Convento da Cartuxa e Convento de São Bento de Cástris; ▪ P1.5. Antiga Fábrica das Sementes - Instalação de Centro de Dança; ▪ P1.6. Colégio do Espírito Santo (Universidade de Évora); ▪ P1.7. Centro de Escultura da Pedra; ▪ P18. Centro de Informação e Documentação de Évora.
	P2 - ROSSIO DE S. BRÁS- DE ESPAÇO EXTERIOR A ESPAÇO CENTRAL DA CIDADE
	P3 - PARQUE VERDE DE ÉVORA - UM PARQUE VERDE PARA TODA A CIDADE
	P4 - REDE DE CIDADES PATRIMÓNIO MUNDIAL
EEI 2- Desenvolvimento de Cadeias de Valor Regionais	P5 - CONDOMÍNIO ÉVORA CRIATIVA <ul style="list-style-type: none"> ▪ P5.1. Fábrica de Cultura ▪ P5.2. EcoAgenda
	P6 - SISTEMA ALIMENTAR LOCAL SUSTENTÁVEL
	P7 - ÉVORA, CIDADE DA SAÚDE
	P8 - ÉVORA, CIDADE DO CONHECIMENTO E DA INOVAÇÃO
EEI 3 - Regeneração de Sistemas e Transições Sustentáveis	P9 - PACTO ECOLÓGICO LOCAL <ul style="list-style-type: none"> ▪ P9.1. Energias renováveis e eficiência energética de edifícios ▪ P9.2. Mobilidade inteligente e sustentável ▪ P9.3. Construção/reabilitação urbana
EEI 4 - Coesão Territorial e Inclusão	P10 - HABITAÇÃO E SERVIÇOS DE INTERESSE GERAL

Não obstante algumas incertezas em matéria de prioridades e dotações financeiras, o Plano Estratégico de Évora sinaliza um conjunto de janelas de oportunidade de financiamento (Figura 6).

Figura 6 – Oportunidades de financiamento por Projeto-Âncora (Plano Estratégico de Évora)

PROJETOS-ÂNCORA	TIPOLOGIAS DE INVESTIMENTO E OPORTUNIDADES DE FINANCIAMENTO
P1 - Centralidades culturais - suporte às atividades e iniciativas criativas e à criação e programação de eventos	Requalificação e refuncionalização de equipamentos Estudos e Investigação Digitalização de arquivos (Digitalização e recuperação e valorização do património cultural - PRR) PO Regional Alentejo 2030 [Reabilitação urbana - ITI CIM; Modernização Administrativa]
P2 - Rossio de S. Brás- de espaço exterior a espaço central da Cidade	Concurso de ideias Criação de suportes digitais e de comunicação Orçamento Municipal POR Alentejo 2020
P3 - Parque Verde de Évora- um parque verde para toda a Cidade	Estudos e Projetos Infraestruturas e redes; arranjos e plantações PO Regional Alentejo 2030 [ITI - Instrumento urbano a definir, com base em prioridades de investimento do OP 2]

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA - Enquadramento regional

PROJETOS-ÂNCORA	TIPOLOGIAS DE INVESTIMENTO E OPORTUNIDADES DE FINANCIAMENTO
P4 - Rede de Cidades Património Mundial	Realização de eventos <i>PO Regional Alentejo 2030 [Financiamento das cidades para atividades de animação, no âmbito do Programa para o Turismo]</i> <i>POCTEP 2021-2027</i>
P5 - Condomínio Évora Criativa	Qualificação de Equipamentos <i>PO Regional Alentejo 2030 [Linhas de apoio a Incubadoras]</i>
P6 - Sistema alimentar local sustentável	Apoio a explorações agropecuárias familiares Circuitos curtos agroalimentares <i>PO Regional Alentejo 2030 [enquadramento via Medidas de apoio à Circularidade e Descarbonização]</i> <i>PO Agricultura (PEPAC) 2021-2027</i>
P7 - Évora, Cidade da Saúde	Qualificação de Áreas de Acolhimento Empresarial Sistemas de Incentivos às Empresas e Unidades de I&D
P8 - Évora, Cidade do Conhecimento e da Inovação	<i>Horizonte Europa</i> <i>PO Regional Alentejo 2030 [enquadramentos vários no âmbito de objetivos específicos do OP 1 e do OP 2, abrangendo a dimensão da auto-produção de energia]</i>
P9 - Pacto Ecológico Local	Estudos e Projetos Intervenções físicas <i>Horizonte Europa</i> <i>Programa Life</i> <i>PO Regional Alentejo 2030 [aproveitamento dinâmico das prioridades dos 8 Objetivos específicos do OP 2]</i>
P10 - Habitação e Serviços de Interesse Geral	Recuperação e Construção de habitações Qualificação de Equipamentos (Educação, Saúde e Ação Social) <i>PRR [intervenções do âmbito da Estratégia Local de Habitação - Programa 1º Dto]</i> <i>PO Regional Alentejo 2030 [exploração das oportunidades associadas às diversas "condições de recursos", com aposta na recuperação de equipamentos existentes no contexto da regeneração urbana, p. ex., unidades medicalizadas, casas de função para profissionais e residências para jovens]</i>

III. OUTROS PLANOS, PROGRAMAS E ESTRATÉGIAS ENQUADRATÓRIAS

A nível suprarregional importa considerar ainda um conjunto de instrumentos setoriais e em vigor e, em particular, as suas políticas e orientações sobre matérias abordadas no âmbito do PUE, designadamente:

- No domínio do ambiente e da mitigação/adaptação às **alterações climáticas**:
 - *Quadro Estratégico para a Política Climática*:
 - *Programa Nacional para as Alterações Climáticas*
 - *Estratégia Nacional para as Alterações Climáticas (ENAAC 2020)*
 - *Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050)*
- Em matéria de **habitação**, a *Estratégia Nacional para a Habitação*;
- Relativamente ao setor do **turismo**:
 - *Estratégia para o Turismo 2027 (ET 27)*
 - *Estratégia Regional de Desenvolvimento Turístico do Alentejo e Ribatejo 2021-27*
- No domínio das **infraestruturas**:
 - *Plano Rodoviário Nacional (PRN)*
 - *Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+)*
 - *Plano Estratégico de Abastecimento de Água e Saneamento de Águas Residuais e Pluviais (PENSAAR 2020)*
 - *Plano Estratégico para os Resíduos Urbanos (PERSU 2030)*
- Numa perspetiva mais transversal, o *Programa Nacional de Investimentos (PNI 2030)*.

Ficam de fora desta análise outros instrumentos setoriais atualmente em vigor:

- Pois as suas orientações e diretrizes extravasam o âmbito de intervenção do PUE, como é o caso da *Estratégia Nacional para as Florestas*, do *Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais*, da *Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade 2030* ou do *Programa de Ação Nacional para Combate à Desertificação*, que incide no espaço rural, focando na problemática da desertificação e a minimização da seca em áreas sensíveis da região.
- Ou porque o essencial do seu conteúdo se encontra vertido em instrumentos sujeitos a análise no presente relatório. É o caso *Plano Nacional de Gestão de Resíduos (PNGR)* que se associa ao PERSU 2030; ou do *Plano Nacional da Água*, que se concretiza, designadamente, nos eixos e objetivos operacionais do PENSAAR 2020.

1. Quadro Estratégico para a Política Climática

As evidências científicas relativas à influência da atividade humana sobre o sistema climático e sobre a relação entre aquecimento global e emissões de gases com efeito de estufa são hoje inequívocas. A generalidade dos estudos científicos mais recentes aponta a região do sul da Europa como uma das áreas potencialmente mais afetadas pelas alterações climáticas.

Neste quadro, Portugal tem desde 2010 uma Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas (ENAAC) que enquadra o desenvolvimento de políticas sobre esta matéria.

Tendo em conta o processo e os resultados da primeira fase (2010-2013), foi aprovado em 2015, através da **Resolução do Conselho de Ministros 56/2015**, prorrogada até 2025), o Quadro Estratégico para a Política Climática, que integra:

- o Programa Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC 2020/2030);
- e a Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas (ENAAC 2020).

1.1 Programa Nacional para as Alterações Climáticas

O PNAC centra -se na **vertente de mitigação** da política climática e dirige-se aos setores da Administração Pública, bem como às administrações regional e local.

Das iniciativas do Compromisso para o Crescimento Verde (CCV), destacam-se pela relevância para os objetivos do PNAC, as seguintes:

- Aumentar a produção de energia renovável de baixo impacto;
- Fomentar o autoconsumo de energia;
- Concretizar programas de mobilidade sustentável na administração pública;
- Incentivar a utilização dos transportes coletivos nas deslocações urbanas e interurbanas, melhorando o transporte coletivo e implementando medidas dissuasoras de utilização do automóvel individual;
- Alargar significativamente o peso da reabilitação urbana através do Regime Excecional de Reabilitação Urbana (RERU) e promover, no quadro do Portugal 2020, apoio às intervenções de reabilitação e regeneração urbanas nas áreas carenciadas, nas áreas industriais abandonadas, na habitação social, nos edifícios públicos e na melhoria da EE na habitação;
- No quadro da reforma do ordenamento do território, assegurar o uso racional e eficiente do solo, limitando a expansão urbana.

Reconhecendo o papel que as cidades e as administrações locais têm vindo a desempenhar na mitigação das alterações climáticas, o PNAC integra uma área específica de intervenção: “Cidades Sustentáveis”.

Nesta área são agregadas as políticas e medidas de áreas setoriais, em particular transportes, residencial e serviços e resíduos que assumem maior expressão nas cidades, complementadas com medidas específicas. São listadas em seguida as políticas e medidas consideradas mais relevantes:

- Objetivo: Colocar as cidades na linha da frente da mobilidade sustentável criando condições para a alteração de paradigma na mobilidade urbana. Medidas:
 - Gestão da procura (passageiros e mercadorias) e ordenamento urbano de forma a reduzir o volume de deslocações (tráfego) e a distância das deslocações;
 - Criação de zonas de emissões reduzidas (ZER), quando aplicável;
 - Dinamizar iniciativas de mobilidade partilhada como o *car sharing*, *bike sharing* e *car pooling*;
 - Expansão e modernização de redes e serviços de transportes de média e grande capacidade: rede de elétrico/metro ligeiro; corredores de transportes em sítio próprio; serviços diretos;
 - Ações de promoção do transporte público (melhoria da cobertura territorial/ densidade da rede; frequências, qualidade do serviço, integração tarifária, condições de intermodalidade, tendo em vista atingir um aumento do peso da utilização dos transportes públicos na repartição modal;
 - Utilização de transportes e soluções de mobilidade energeticamente mais eficientes, adequando a oferta de transportes à procura (linhas e serviços urbanos em minibus, serviços de transporte flexível em áreas/períodos de baixa procura (coroas periféricas e período noturno) e novas soluções de organização e prestação de serviço de táxi;
 - Restrições à utilização do Transporte Individual (agravamento dos custos de utilização do automóvel, design urbano, implementação de zonas residenciais e de coexistência);
 - Promoção do uso da bicicleta e outros modos suaves tendo em vista um aumento de 7 % do peso dos modos suaves na repartição modal;
 - Criação de infraestruturas de apoio à mobilidade suave.
- Objetivo: apostar na contenção dos perímetros urbanos e limitar a impermeabilização dos solos. Medidas:
 - Promoção da densificação funcional dos tecidos urbanos, incluindo a diversificação e reforço da oferta de serviços e comércio de proximidade potenciadores de padrões de mobilidade sustentável;
 - Promoção da reabilitação urbana associada à introdução de soluções de aproveitamento das energias renováveis nos edifícios, bem como de soluções construtivas que permitam maior eficiência energética e melhoria do conforto térmico;
 - Promoção da sustentabilidade energética no espaço público e sistemas urbanos, incluindo a eficiência energética da iluminação pública e dos sistemas urbanos de água e saneamento;
 - Promoção da sustentabilidade energética de parques industriais, tecnológicos e de negócios e de portos e plataformas logísticas;
 - Promoção da agricultura urbana, através da criação de espaços próprios para esse efeito integrados na estrutura urbana;

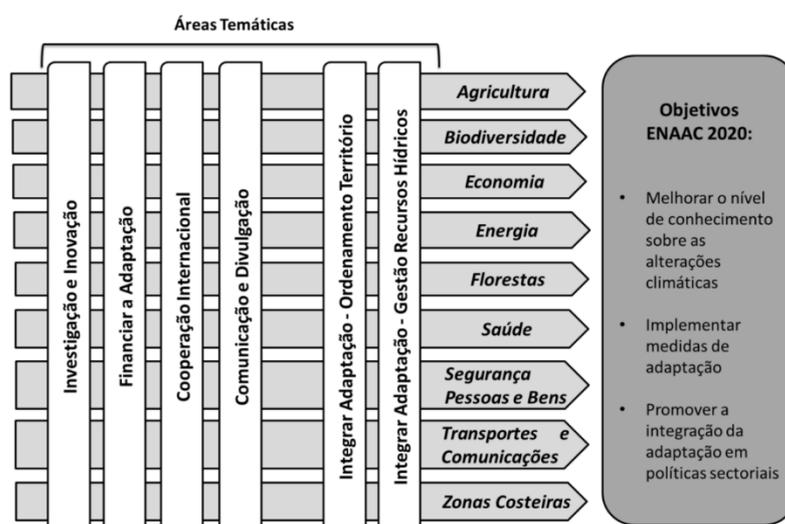
- Fomento da extensão, qualificação e integração dos espaços verdes urbanos potenciando o seu papel enquanto sumidouros de carbono e reguladores microclimáticos urbanos.

1.2 Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas

A ENAAC 2020 centra-se sobretudo na implementação de **medidas de adaptação** às alterações climáticas e numa melhoria do nível de conhecimento neste domínio.

A passagem à prática da ENAAC organiza-se de acordo com seis Áreas Temáticas e nove Sectores Prioritários (Figura 7).

Figura 7 – Áreas Temáticas e Setores Prioritários da ENAAC2020



A Área Temática dedicada à **integração da Adaptação no Ordenamento do Território** deverá promover a introdução da componente adaptação nos instrumentos de política e gestão territorial, a todas as escalas relevantes para uma coerente implementação da ENAAC 2020, incluindo entre outras ações:

- Promover a análise e o mapeamento dos perigos com origem climática bem como a consequente alteração e adaptação dos principais instrumentos de política e gestão territoriais;
- Promover a elaboração de orientações técnicas com vista a assegurar a integração da adaptação às alterações climáticas nos instrumentos de gestão territorial.

A coordenação de cada uma das Áreas Temáticas será partilhada entre a Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA), como coordenadora geral da ENAAC e a(s) entidade(s) com competências específicas na temática em causa, atuando como entidades dinamizadoras dos trabalhos.

2. Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050

O Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, aprovado pela **Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019**, de 1 de julho, constitui a Estratégia de Desenvolvimento a Longo Prazo com Baixas Emissões de Gases com Efeito de Estufa.

A abordagem metodológica adotada no RNC2050 assenta em quatro grandes setores (sistema energético; agricultura, florestas e outros usos do solo; resíduos e águas residuais; gases fluorados). Os sublinhados que se seguem incluem-se sobretudo no setor do “sistema energético”, que integra orientações relativas a usos industriais, residenciais e transportes.

O setor dos transportes é identificado, a par do sistema eletroprodutor, como um dos principais emissores nacionais (representando cerca de 25% das emissões), sendo o setor com maior crescimento de emissões nas últimas décadas. O subsetor rodoviário representa 96% das emissões dos transportes, sendo a ferrovia, a aviação e a navegação nacionais responsáveis por apenas 4% das emissões. O uso do automóvel, em concreto, é responsável por 60% das emissões em relação ao total do transporte rodoviário; pelo que urge inverter esta tendência crescente de emissões.

A adesão crescente que se perspetiva para a utilização de modos suaves e ativos nos centros urbanos, em conjunto com políticas de ordenamento do território que permitem uma maior articulação e utilização do sistema de transportes públicos, podem constituir a base de uma verdadeira revolução neste setor, sendo estes vetores essenciais para a sua descarbonização.

É assim essencial reforçar a oferta dos sistemas de transporte público, bem como a expansão das redes (de metropolitano e ferrovia) e respetiva integração multimodal, com vista à criação de um ecossistema de transportes diversificado e descarbonizado, onde a complementaridade e articulação modal, a par de uma ainda maior digitalização, permitirão ganhos de eficiência progressivamente maiores.

Os edifícios, que incluem os setores residencial e de serviços, são atualmente responsáveis por 5% das emissões nacionais de GEE, e são uma das fontes mais importantes de emissão de CO₂.

Apesar do aumento expectável da procura por serviços de arrefecimento, devido ao aumento das temperaturas médias, e por outros usos elétricos associados a servidores, *clouds*, etc., estes setores demonstram um elevado potencial de redução de emissões.

Com vista à redução do consumo de energia e da intensidade energética nos edifícios, o RNC2050 aponta alguns caminhos:

- Os edifícios neutros em consumo de energia (*net zero energy buildings*) e os bairros positivos de energia (*Positive Energy Districts*, PED) são o futuro dos edifícios, especialmente quando integrados no conceito amplo de “cidades inteligentes”.

- A adoção de soluções de base natural (*nature based solutions*) que podem revestir parcialmente o envelope dos edifícios, e que pode contribuir para alterar o balanço energético do edifício. Também a produção de alimentos (*urban farming*), seja nos telhados ou nas caves dos edifícios em regimes de hidroponia e aeroponia, parece ser uma tendência das cidades com impacto positivo no respetivo desempenho energético.

3. Estratégia Nacional para a Habitação

A Estratégia Nacional para a Habitação, aprovada pela **Resolução do Conselho de Ministros n.º 48/2015**, de 15 de julho, foi elaborada com o intuito de constituir um documento operativo, estruturado em três pilares: a Reabilitação Urbana, o Arrendamento Habitacional e a Qualificação dos Alojamentos. Estes três pilares agregam um conjunto de medidas sectoriais, que operacionalizam e efetivam os diferentes regimes legais em vigor.

No âmbito da **Reabilitação Urbana** importa recuperar o papel competitivo das áreas antigas dos centros urbanos, promover o seu repovoamento e a recuperação do seu parque edificado, em especial o habitacional. Relativamente a este pilar, cabe aos municípios:

- Aumentar as áreas urbanas abrangidas por ARU e ORU;
- Desenvolver programas locais de regeneração urbana (em bairros de alojamentos precários, bairros sociais, áreas urbanas de génese ilegal e conjuntos urbanos degradados) articulando a reabilitação urbana e as medidas de capacitação social, de pertença ao local e de laços de identidade, tendo por base as ações de combate à pobreza e inclusão social.

No que diz respeito ao pilar do **Arrendamento Habitacional**, é competência dos municípios, em conjunto com o IHRU, CCDR e outras entidades competentes:

- Reformar, aplicar e disseminar o regime de arrendamento apoiado, como forma de integrar e valorizar os bairros de habitação social;
- Modernizar a gestão do parque de habitação social e criar instrumentos para articular e otimizar essa gestão;
- Criar soluções para a conservação de edifícios de habitação social que estejam em condomínio, viabilizando assim a realização de obras.

Para o objetivo da **Qualificação dos Alojamentos**, são elencadas as seguintes medidas com participação municipal:

- Erradicar os núcleos de alojamentos precários (construções não clássicas, ou seja, precárias, abarracadas ou amovíveis);
- Fomentar o aumento de soluções de alojamento para os sem-abrigo;
- Promover a integração de minorias étnicas e de imigrantes e a melhoria das suas condições de alojamento.

- Promover o ajustamento das tipologias de alojamento à redução da dimensão das famílias, nomeadamente: fomentar a oferta de habitações nas tipologias de T0 e T1; avaliar as necessidades de redimensionamento das habitações de tipologias elevadas face ao excedente de oferta habitacional;
- Incentivar a criação de soluções de alojamento adequadas às novas necessidades de mobilidade e emprego. Afigura -se que será cada vez mais frequente a procura de soluções de alojamento em coabitação, nomeadamente por parte de estudantes e outros grupos profissionais. Os fenómenos relacionados com a imigração, a sazonalidade de algumas ofertas de trabalho, as respostas a emergências resultantes de catástrofes e até a resolução dos problemas de alojamento de pessoas sem-abrigo de carácter crónico, impõem soluções de alojamento que não se enquadram nas tipologias de habitação tradicionais;
- Erradicar as situações de alojamentos sem condições de salubridade e de conforto.

4. Estratégia para o Turismo 2027

Aprovada pela **Resolução do Conselho de Ministros 134/2017**, de 27 de setembro, a Estratégia para o Turismo 2027 assume o turismo como atividade estratégica para Portugal e como instrumento determinante para a promoção da coesão território e para a criação de emprego e riqueza. Nesse sentido, a ET 27 vem fixar um quadro referencial a 10 anos para o turismo nacional.

Para o efeito, são identificados dez tipos de ativos estratégicos (diferenciadores, qualificadores ou emergentes), ou seja, atributos âncora que constituem a base e a substância da oferta turística nacional. A luz destes atributos, o potencial turístico da Cidade de Évora é inequívoco, uma vez que detém alguns dos *ativos diferenciadores* elencados (clima e luz; história, cultura e identidade); dispõe de *ativos qualificadores* que enriquecem a experiência turística (gastronomia e vinhos; eventos artístico-culturais, desportivos e de negócios) e poderá ainda apostar em *ativos emergentes* com crescente reconhecimento internacional (turismo de bem-estar e “*living* - viver em Portugal”).

A operacionalização da ET 27 passa pela implementação de um conjunto de projetos assentes nas linhas de atuação dos seus cinco eixos estratégicos, sendo de destacar, no quadro do PUE, a referência aos seguintes projetos incluídos no *Eixo 1 – Valorizar o território e as comunidades*:

Linha de atuação: conservar, valorizar e usufruir o património histórico-cultural e identitário:

- Projetos de conservação e valorização do património edificado de reconhecido valor histórico-cultural, tornando-o acessível e aberto à prestação de serviços de interesse público-turístico, designadamente, no âmbito do programa Revive.
- Criação de programas de utilização do património público, transformando-o em ativos turísticos.

Linha de atuação: Valorizar e preservar a autenticidade de Portugal e a vivência das comunidades locais

- Dinamização do comércio tradicional e das «lojas com história», promovendo a identidade e autenticidade de Portugal.
- Projetos de valorização dos espaços de vivência das comunidades locais, estimulando a contribuição do turismo para a melhoria da qualidade de vida e para a fixação de residentes.

5. Estratégia de Desenvolvimento Turístico do Alentejo e Ribatejo 2021-27

Da análise do Relatório Final (**dezembro, 2020**) da Estratégia Regional de Desenvolvimento Turístico do Alentejo e Ribatejo 2021-27 ressaltam os seguintes sublinhados relativamente ao Alentejo Central:

- Entre 2014 e 2019, a procura turística cresceu, em média, 11% ao ano.
- Em termos de tipologias, as escolhas dos visitantes recaem essencialmente sobre o segmento hoteleiro, tendo este evoluído a uma taxa de 12% ao ano em número de hóspedes e 11% em número de dormidas.
- Ao contrário de outras sub-regiões alentejanas, a hotelaria tem conseguido manter uma trajetória de crescimento semelhante à do TER e TH, resultando na manutenção da sua posição de domínio ao nível do número de hóspedes e de dormidas.
- Ao contrário do verificado noutras sub-regiões, o alojamento local no Alentejo Central não assume uma importância muito significativa.
- O turismo na sub-região encontra-se claramente concentrado no município de Évora. Em 2019, os alojamentos turísticos deste município detinham mais de metade (52%) da capacidade instalada e geraram 63% dos proveitos de aposento, tendo acomodado 71% das dormidas registadas na sub-região.

No documento são definidos eixos estratégicos de ação que enquadram o planeamento e desenvolvimento de um conjunto de iniciativas e investimentos (ver Quadro Síntese constante da Figura 8). Cada um dos eixos inclui várias iniciativas estruturantes (IE) que podem e devem ser consideradas enquanto orientações, mas cuja abrangência alargada ultrapassa o âmbito e a escala de um PUE. Nesse sentido mostram-se especialmente relevantes algumas iniciativas integradas no *Programa Transversal 1 – Reforçar Sinergias entre o Turismo e o Território*):

- IP.1.1 - Orientação dos lugares e das comunidades para a qualificação das experiências turísticas, nomeadamente através da sinalização das rotas turísticas relevantes;
- IP.1.2 - Envolvimento adequado do turismo em processos de reabilitação e regeneração urbana e rural e em projetos de melhoria de infraestruturas de base local, associando o turismo aos objetivos de revitalização económica e social nos processos de reabilitação e de mobilidade sustentável a nível regional.

Figura 8 – Síntese das iniciativas do Plano de Desenvolvimento Turístico Alentejo e Ribatejo

Eixos estratégicos de ação	Programas transversais de construção de sinergias
<i>Eixo estratégico 1. Promover a penetração nos mercados emissores</i>	<i>Programa 1. Reforçar as sinergias entre o turismo e o território</i>
IE.1.1- Elaboração de um plano de promoção e marketing	IP.1.1- Orientação dos lugares e das comunidades para a qualificação das experiências turísticas
IE.1.2- Lançamento de um programa de <i>market intelligence</i> centrado nos mercados prioritários para a região	IP.1.2- Pertinência turística na preservação de recursos e património
IE.1.3- Promoção de uma maior articulação permanente entre o site do Turismo do Alentejo e o site do Turismo de Portugal, adotando uma estrutura de base comum	IP.1.3- Estratégias e projetos turísticos prioritários alinhados com as estratégias regionais e sub-regionais de desenvolvimento territorial integrado
IE.1.4- Reforço dos projetos de promoção e comunicação nos canais digitais	<i>Programa 2. Desenvolver as sinergias entre o turismo, a cultura e a criatividade</i>
IE.1.5- Potenciação dos esforços de intervenção direta junto dos agentes determinantes na influência sobre as motivações dos turistas	IP.2.1- Operacionalização da colaboração entre a valorização económica do setor cultural e criativo e a promoção do destino Alentejo e Ribatejo
<i>Eixo estratégico 2. Incentivar a competitividade do tecido empresarial do turismo e hospitalidade</i>	IP.2.2- Identificação de um plano específico de colaboração interativa entre a política de turismo e a política cultural, no campo específico do património e dos museus
IE.2.1- Utilização das oportunidades geradas pela programação estrutural 2021-2027, combinando uma gama alargada de incentivos e instrumentos financeiros	IP.2.3- Otimização da utilização dos investimentos e despesas culturais públicas na valorização das experiências turísticas
IE.2.2- Quadro coerente de incentivos fiscais e regulamentares, para o reinvestimento do valor gerado na renovação dos fatores competitivos	<i>Programa 3. Facilitar as sinergias turismo-ambiente</i>
IE.2.3- Manutenção de um esforço permanente de redução dos custos de contexto	IP.3.1- Montagem de um programa de incremento da visitação e valorização turística dos parques naturais e das áreas protegidas
IE.2.4- Desenvolvimento de mecanismos de apoio ao empreendedorismo inovador e qualificado no turismo	IP.3.2- Criação de um programa voluntarista relevante de estímulo à valorização turística dos territórios com água
IE.2.5- Aceleração da difusão de boas práticas através da organização de um sistema coerente de atribuição de prémios	IP.3.3- Aceleração da adoção de sistemas de gestão eficiente da energia, da água e dos resíduos nos diferentes alojamentos turísticos
<i>Eixo estratégico 3. Organizar a diferenciação das experiências e destinos</i>	<i>Programa 4. Criar as sinergias entre o turismo e o conhecimento</i>
IE.3.1- Criação de um sistema coerente de polos prioritários de competitividade turística	IP.4.1- Desenvolvimento de uma plataforma de agregação de informação de suporte à decisão dos agentes e à monitorização do desempenho do turismo
IE.3.2- Promoção e apoio a programas anuais de eventos que assegurem o reforço da notoriedade do destino Alentejo	IP.4.2- Criação de um centro de inovação e desenvolvimento de produtos e experiências turísticas
IE.3.3- Promoção da cooperação empresarial	
IE.3.4- Fomento de uma maior cooperação entre as entidades de formação e o núcleo das empresas da cadeia de valor do turismo	
<i>Eixo estratégico 4. Garantir uma governança e governação eficaz do turismo</i>	
IE.4.1- Organizar e garantir, as condições necessárias para alcançar os objetivos e iniciativas propostas no plano estratégico	
IE.4.2- Potenciar a capacidade de coordenação e articulação da ERT Alentejo, através de um efetivo envolvimento nos instrumentos de política pública regional	

Por fim, é de assinalar que a iniciativa IP2.2, que se associa ao reforço da atratividade das experiências turísticas da região, terá naturalmente uma forte ligação à Candidatura de Évora à Capital Europeia da Cultura 2027.

Do ponto de vista dos atores a envolver, a Universidade de Évora, pelo papel-chave que desempenha na região, surge como promotor ou como potencial parceira na execução de várias iniciativas estruturantes identificadas.

6. Plano Rodoviário Nacional

O Plano Rodoviário Nacional (PNR) estabelecendo a rede rodoviária nacional, constituída pelas redes fundamental e complementar (**Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, alterado pelo Decreto-Lei 182/2003, de 16 de agosto**).

Através da análise da Figura 9, verifica-se que a Cidade de Évora é servida por um sistema que integra vários tipos de rodovias complementares entre si, identificadas seguidamente.

- **Rede fundamental (itinerários principais)**, vias de comunicação de maior interesse nacional, que servem de base a toda a rede rodoviária nacional e asseguram a ligação entre os centros urbanos com influência supradistrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras.
 - IP2 Portelo-Faro, passando por Bragança, Guarda, Covilhã, Castelo Branco, Portalegre, Évora e Beja;
 - IP7 Lisboa (CRIL)-Caia, passando por Setúbal, Évora, Estremoz e Elvas;
 - Perspetivando-se a construção de um novo traçado de ligação entre IP2 e IP7, a nascente da Cidade de Évora.

São regras aplicáveis aos itinerários principais:

- São vedados em toda a sua extensão;
- É proibido o acesso a partir das propriedades marginais;
- Nas zonas onde não existam percursos alternativos para o tráfego de peões, velocípedes e veículos de tração animal, deverão ser construídas vias próprias para esses tipos de tráfego, paralelas aos itinerários principais.
- **Rede complementar**, que assegura a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, integrando itinerários complementares e estradas nacionais:

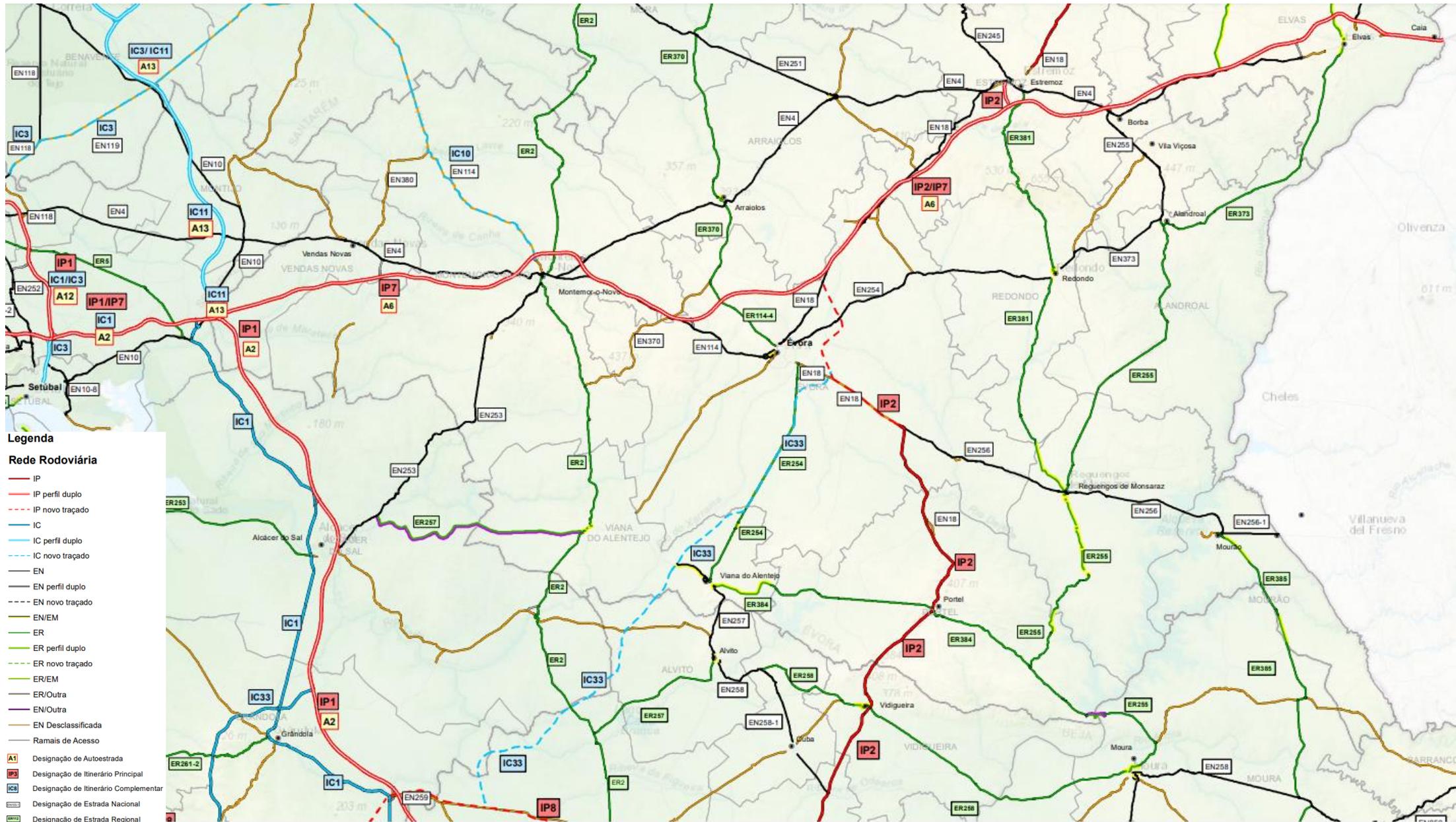
Itinerários complementares

- Perspetiva-se a construção de um novo traçado do IC33 ligando Sines a Évora (IP2/IP7), passando por Grândola.

Estradas nacionais

- EN18 Estremoz-Évora, passando por Évora Monte e Azaruja
- EN114 Caldas da Rainha-Évora, passando por Santarém, Almeirim e Montemor-o-Novo;
- EN254 Évora-Redondo

Figura 9 – Plano Rodoviário Nacional (mapa de 2018)
 (fonte: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/rede-rodoviaria-ip>)



As estradas regionais complementam a rede rodoviária nacional. Enquanto se mantêm sob responsabilidade da Administração Central, obedecem ao enquadramento normativo da RRN.

Na Cidade de Évora podem encontrar-se os seguintes traçados:

- EN114-4 Évora-Valeira
- EN254 Évora-Viana do Alentejo

O PNR refere ainda, relativamente a “circulares e variantes”, que:

- Nas cidades médias cuja importância o justifique, devem ser previstas circulares e vias de penetração no tecido urbano, as quais integrarão a rede rodoviária nacional em condições a acordar caso a caso entre a Junta Autónoma de Estradas e as autarquias.
- Os traçados devem articular-se com os instrumentos de planeamento e de ordenamento do território, de âmbito regional e municipal

Podem vir a ser integradas nas redes municipais:

- As estradas não incluídas no plano rodoviário nacional, mediante protocolos a celebrar entre as Estradas de Portugal IP. e as câmaras municipais e após intervenções de conservação que as reponham em bom estado de utilização ou, em alternativa, mediante acordo equitativo com a respetiva autarquia.
- As estradas regionais (ER), mediante despacho do ministro da tutela do sector rodoviário.

As estradas classificadas para integração nas redes municipais, até à receção pelas respetivas autarquias, ficarão sob tutela da Junta Autónoma de Estradas, que, entretanto, lhes assegurará padrões mínimos de conservação.

7. Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas

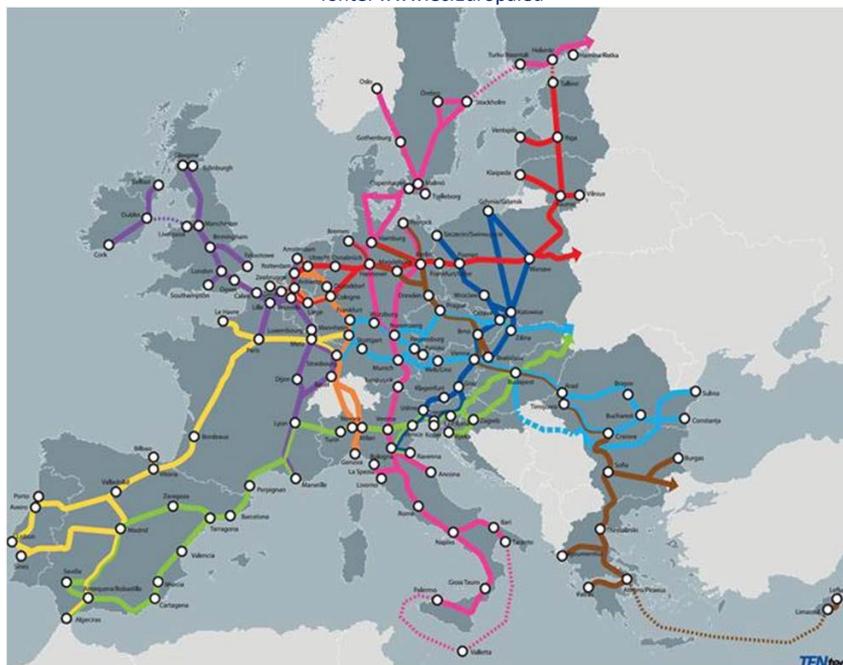
O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+), aprovado pela **Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015**, de 20 de agosto, surge como uma atualização do PET 2011-2015. Corresponde a uma segunda fase de reformas estruturais a empreender neste sector, identificando um conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar prioritariamente, com base numa visão de longo prazo (2050).

Para tal, o PETI3+ considera um conjunto de “instrumentos de política”, enquadratórios, nomeadamente o PNPOT e, em concreto, os três grandes corredores que este determina como principais ligações com a Europa, através dos modos ferroviário, rodoviário, marítimo-portuário e aeroportuário. Um destes corredores é o chamado Corredor Internacional Horizontal principal a Sul, ligando o arco metropolitano de Lisboa a Madrid e ao resto da Europa (Figura 11).

Nas orientações do PETI3+ é também considerada a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) à escala Europeia, ligando cada um dos Estados Membros entre si, aos países vizinhos da União e ao resto do mundo, constituindo um dos pilares do mercado único europeu e da integração europeia.

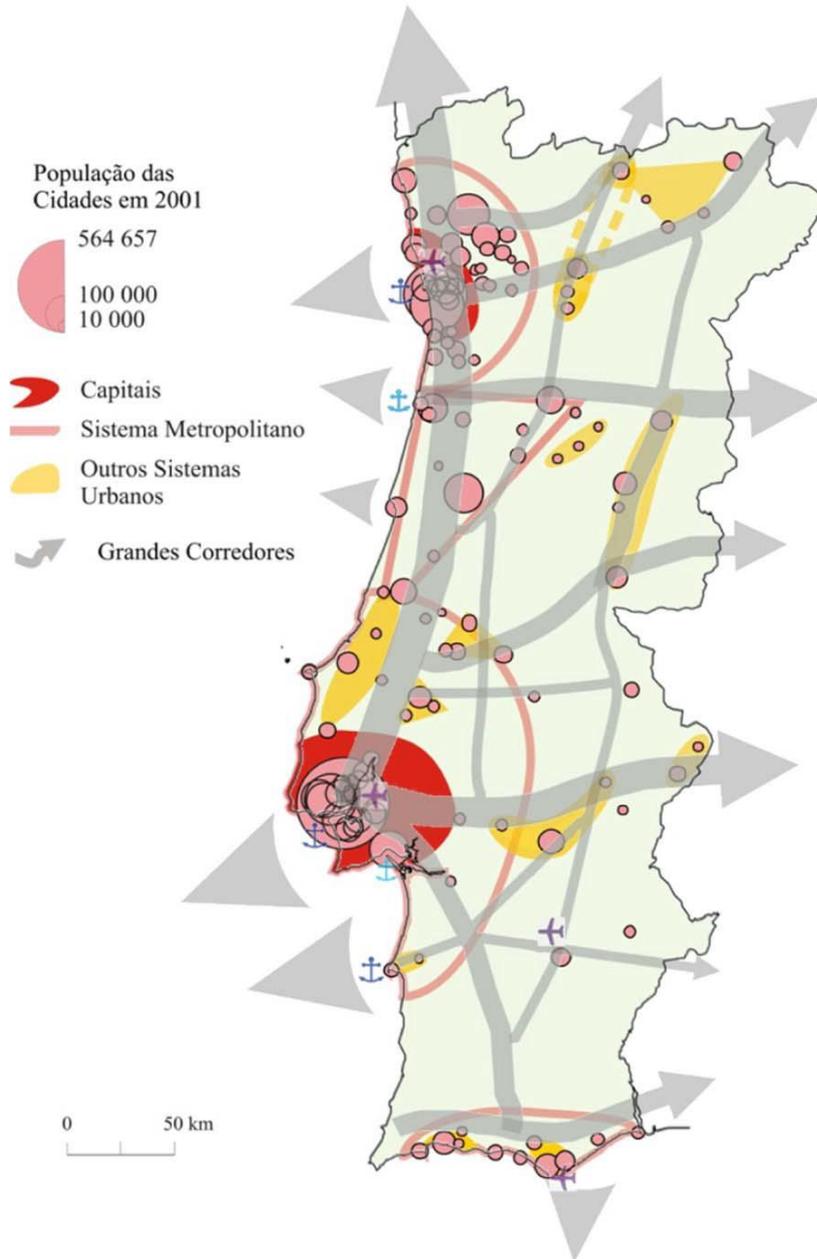
Portugal encontra-se inserido no Corredor do Atlântico da RTE-T, que liga os portos de Sines, Lisboa e Porto a Espanha, França e Alemanha (Figura 10).

Figura 10 – Corredores da RTE-T core
fonte: www.ec.europa.eu



O traçado dos dois corredores (PNPOT e RTE-T) coincide na sua generalidade, sendo este denominado no PETI3+ como Corredor Internacional Sul (Sines/Setúbal/Lisboa – Caia, passando por Évora).

Figura 11 – Grandes corredores de acessibilidade e conectividade previstos no PNPT



De acordo com o PETI3+, a implementação do Corredor Internacional Sul pressupõe os seguintes investimentos prioritários:

- No setor ferroviário, a construção do Corredor Sines / Setúbal / Lisboa – Caia, onde se incluem os troços assinalados a verde na Figura 12:
 - Poceirão/Setil - Vendas Novas;
 - Sines – Ermidas do Sado;
 - Évora – Caia.
- No setor rodoviário, a reabilitação do IC33 entre Relvas Verdes (IP8) e Grândola (IP1).

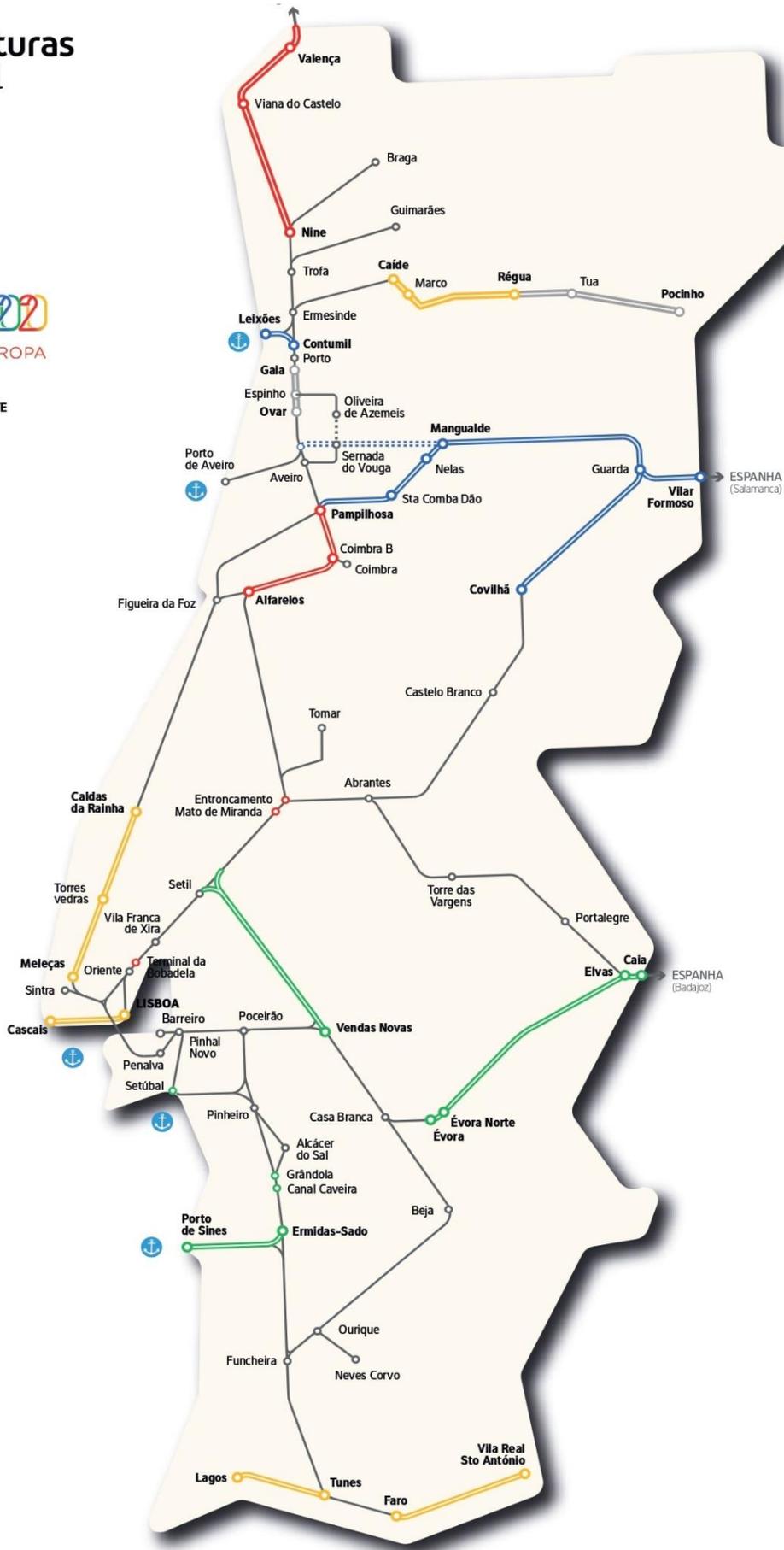
PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA - Enquadramento

Figura 12 – Mapa do Ferrovias 2020, baseada no PETIT3+
 fonte: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt>



FERROVIA 2020
 PROJETAR PORTUGAL NA EUROPA

- CORREDOR INTERNACIONAL NORTE
- CORREDOR INTERNACIONAL SUL
- CORREDOR NORTE - SUL
- Linha do Douro
 Linha do Oeste
 Linha de Cascais
 Linha do Algarve



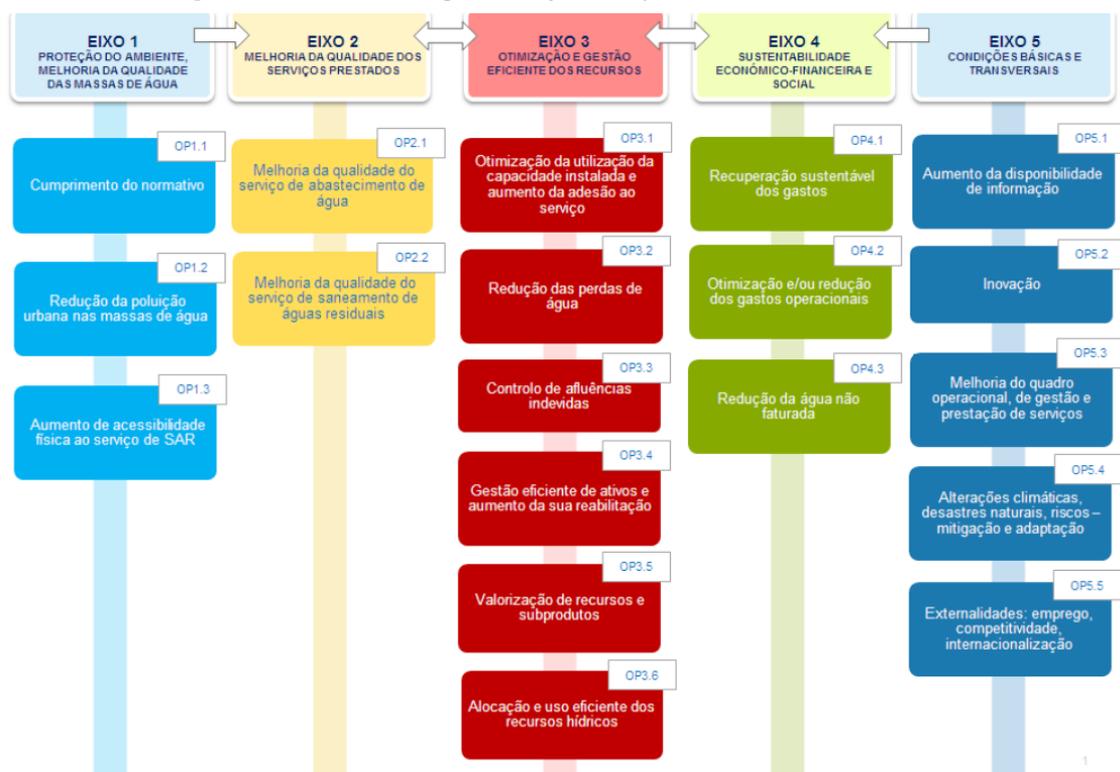
8. Plano Estratégico de Abastecimento de Água e Saneamento de Águas Residuais e Pluviais 2020

O Plano Estratégico de Abastecimento de Água e Saneamento de Águas Residuais 2020 (PENSAAR 2020), aprovado pelo Despacho 4385/2015 do Secretário de Estado do Ambiente, veio definir uma nova estratégia para o setor de abastecimento de água e saneamento de águas residuais e tem como lema «Uma estratégia ao serviço da população: serviços de qualidade a um preço sustentável».

O PENSAAR 2020 considera o quadro legal comunitário e nacional em vigor e considera também problemas, resultados e propostas que integram outros planos nacionais relevantes para o setor, como o Plano Nacional da Água.

A estratégia adotada assenta em 5 eixos, que sustentam a visão para o setor. Para cada um dos 5 Eixos foram definidos os seguintes 19 objetivos operacionais:

Figura 13 – Eixos estratégicos e objetivos operacionais do PENSAAR 2020



Destacam-se, de entre os vários objetivos, os que se integram no Eixo 3 “**otimização e gestão eficiente dos recursos**”, pois visam dar resposta a alguns dos problemas mais relevantes identificados no diagnóstico da situação atual do setor:

- Subutilização da capacidade instalada de infraestruturas;
- Baixa adesão aos serviços e ligação dos sistemas «em baixa» à «alta»;
- Perdas físicas nas redes de AA e aflúências indevidas às redes de SAR.

De acordo com o PENSAAR 2020, os níveis de perdas e fugas verificados atualmente nos sistemas de AA são muito altos, originando ineficiências económicas e penalizando o ambiente. Nesse quadro, exige-se uma atuação proactiva e sustentável das entidades gestoras na redução das perdas de água (objetivo operacional 3.2), o que pressupõe um conjunto de ações cujo âmbito extravasa o do PUE.

Refere-se, a propósito do “controlo de aflúências indevidas” (objetivo operacional 3.3), que muitos fatores concorrem para que o pressuposto de separação entre águas pluviais e águas residuais domésticas seja subvertido. Muitos desses fatores têm a ver com atuações em matéria de gestão urbanística e ordenamento do território, que importa prevenir e fiscalizar: áreas urbanizadas onde não existe rede de águas pluviais ou onde esta é muito limitada; ligações indevidas das águas pluviais a ramais próximos da rede de águas residuais domésticas, canalização de linhas de água e sua ligação a rede próxima de águas residuais domésticas.

Para concretizar este objetivo, identificam-se as seguintes ações:

- Elaboração de Estudos de Aflúências Indevidas nas redes de drenagem de águas residuais;
- Reparação de condutas e de câmaras de visita com problemas de estanquidade.

A “gestão eficiente de ativos e aumento da sua reabilitação” (objetivo 3.4) passa, nomeadamente, pela necessária substituição das infraestruturas construídas tendo em conta a sua vida útil, para manter um bom nível de qualidade do serviço. É por isso necessário definir prioridades de investimento em renovação de redes de modo a recuperar os atrasos verificados. A renovação das infraestruturas «em alta» também não deve ser descurada tendo em conta o seu período de vida útil e estado físico. Para tal é necessário identificar as infraestruturas críticas para o sistema e os riscos de falha, na perspetiva do cumprimento dos níveis de serviço fixados para os utilizadores.

O objetivo operacional 1.2, que incide na **redução da poluição urbana das massas de água**, deve ser também especialmente acautelado, uma vez que as massas de água são hoje encaradas como decisivas para a sustentabilidade e para prosseguir os objetivos previstos na Lei da Água. Neste quadro, refere o PENSAAR 2020 que pode ser necessário recorrer a sistemas de saneamento não convencionais sempre que não seja adequado implementar redes de drenagem convencionais (atendendo à dispersão da ocupação do solo e as características do território). Refere-se ainda que esta situação está prevista na Diretiva 91/271/CEE, devidamente transposta para a legislação nacional pelo DL n.º 152/97 de 19 de

junho, que no n.º3 do artigo 4º refere: *Sempre que fique demonstrado que a instalação de um sistema de drenagem não se justifica, por não trazer qualquer vantagem ambiental ou por ser excessivamente oneroso, pode a entidade licenciadora autorizar a utilização de sistemas individuais ou outros adequados que proporcionem o mesmo grau de proteção ambiental.*

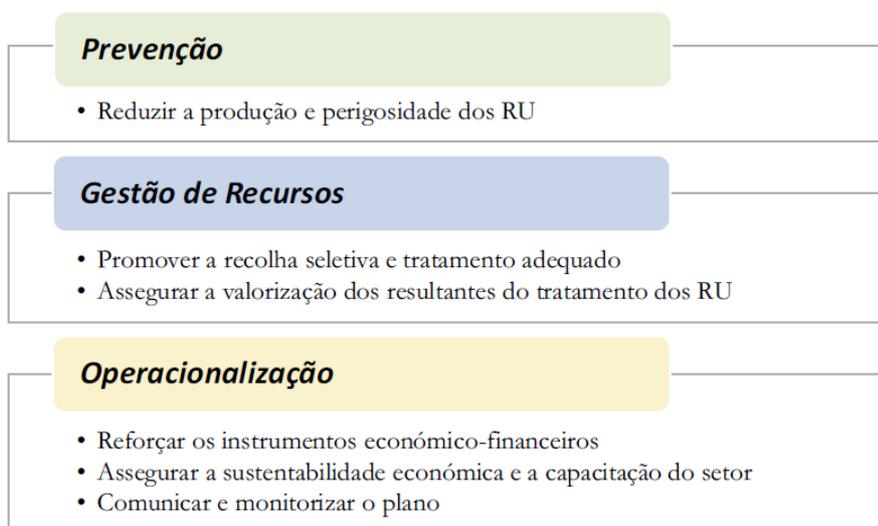
No caso dos sistemas de tratamento individuais, não obstante serem propriedade dos particulares, o serviço de recolha das lamas deve ser assegurado, de acordo com o previsto no DL n.º 194/2009, de 20 de agosto, pela EG, garantindo o seu funcionamento adequado. Desta forma, conseguir-se-á assegurar um serviço de saneamento adequado para as populações que não estão ainda servidas por um serviço público de SAR, a custos mais baixos comparativamente às soluções convencionais, sem prejuízo para o ambiente.

9. Plano Estratégico para os Resíduos Urbanos

O Plano Estratégico para os Resíduos Urbanos (PERSU 2030) - aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 30/2023, de 24 de março – dá continuidade à aplicação da política nacional de resíduos (PNGR 2030), orienta os agentes envolvidos para a implementação de ações que permitam ao país estar alinhado com as políticas e orientações comunitárias, e contribui para o aumento da prevenção, reciclagem e outras formas de valorização dos resíduos urbanos, com a consequente redução de consumo de matérias-primas naturais de recurso limitado.

Os princípios estabelecidos no PERSU 2030 são concretizados através de três eixos onde se inserem seis objetivos, que se apresentam na figura seguinte.

Figura 14 – Eixos e objetivos estabelecidos no PERSU 2030



Neste contexto, os municípios são identificados como a entidade responsável (em conjunto com a CCDR, APA, entre outras) por desenvolver algumas das ações que concretizam os objetivos definidos.

De entre essas ações que se assumem como competência dos municípios, são de sublinhar, no âmbito da gestão de recursos, as seguintes ações previstas:

- Criação de uma rede de recolha seletiva que assegure uma adequada capilaridade de recolha de Resíduos de Pilhas e Acumuladores (RPA) e Resíduos de Equipamentos Elétricos e Eletrónicos (REEE) contidos nos Resíduos Urbanos (OB.II.3.1);
- Reforço e requalificação da rede de centros de recolha, com melhoria das suas condições de conveniência, acessibilidade e funcionalidade, incluindo a disponibilização de ecocentros móveis (OB.II.3.2);

- Promoção de soluções locais de compostagem doméstica e comunitária, nomeadamente, através de disponibilização de compostores em habitações com jardim e em espaços públicos, bem como a avaliação de atribuição de incentivos ou deduções (OB.II.3.3);
- Implementação/reforço da recolha seletiva nos seguintes fluxos de resíduos: têxteis, autocuidados, outros resíduos perigosos, OAU, volumosos (OB.II.3.4);
- Apresentação, pelos municípios, de um Plano Municipal de Gestão de Resíduos, alinhado com as estratégias e metas definidas a nível nacional, assim como com as dos respetivos SGRU - até 8 meses após a publicação do PERSU (OB.V.4.7);
- Desenvolvimento de campanhas de informação, de proximidade e regulares, sobre a participação na recolha seletiva, nomeadamente no que respeita aos bioresíduos, junto da população e produtores de RU, com vista a aumentar a quantidade e a qualidade dos resíduos recolhidos seletivamente (OB.VI.1.2).

10. Programa Nacional de Investimentos

O Programa Nacional de Investimentos 2030 tem como objetivo ser o instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional.

O PNI 2030 consubstancia a estratégia do país para uma década de convergência com a União Europeia, de forma a permitir que Portugal possa responder adequadamente aos desafios globais que se perspetivam, assentando em 3 objetivos estratégicos:

- Coesão, reforçando a coesão territorial, em particular através do reforço da conectividade dos territórios, e da atividade económica, valorizando o capital natural;
- Competitividade e Inovação, aumentando e melhorando as condições infraestruturais do território nacional, capitalizando o potencial geográfico atlântico nacional e reforçando a inserção territorial de Portugal na Europa, em particular na Península Ibérica;
- Sustentabilidade e Ação Climática, promovendo a descarbonização da economia e a transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas.

Globalmente, os investimentos previstos no PNI 2030 ascendem a 21 905 M€, repartidos por 72 programas e projetos de investimento, em 4 áreas temáticas estratégicas: transportes e mobilidade, ambiente, energia e regadio. Elencam-se seguidamente alguns dos principais projetos contemplados na área dos transportes e mobilidade.

No subsetor da Mobilidade Sustentável e Transportes Públicos são identificados e selecionados nove projetos/programas de investimento, no valor de 3 390 M€, nos quais se incluem, entre outros, os seguintes projetos:

- Desenvolvimento de sistemas de transportes coletivos em sítio próprio em cidades + 100.000 habitantes (105 M€) – ver Figura 15;
- Descarbonização da logística urbana (450 M€);
- Promoção da mobilidade elétrica (360 M€);
- Promoção da rede nacional de interconexão ciclável (300 M€);
- Promoção de soluções inovadoras e inteligentes de mobilidade urbana (200 M€) – ver Figura 15;

Figura 15 – Fichas de investimento do PNI 2030

Transportes e Mobilidade Mobilidade sustentável e transportes públicos		DESENVOLVIMENTO DE SISTEMAS DE TRANSPORTES COLETIVOS EM SÍTIO PRÓPRIO EM CIDADES COM MAIS DE 100.000 HABITANTES				
Motivação	Desenvolver a oferta de transportes públicos de passageiros que conduza à redução da dependência do transporte individual e à descarbonização da sociedade				Eixos estratégicos 	
Ilustração			Descrição <ul style="list-style-type: none"> • Criar sistemas de transportes públicos de elevada capacidade, nomeadamente sistemas tipo BRT, Metro Bus ou outros que se revelem economicamente viáveis, que permitam dotar zonas urbanas e suburbanas de cidades com mais de 100 mil habitantes que não disponham de soluções de transportes urbanos de alta capacidade ou de capacidade elevada; • Modernizar e adaptar as vias de circulação de modo a dar prioridade ao transporte público nos acessos aos principais centros urbanos, incluindo a modernização de equipamentos de apoio à gestão e exploração. <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> Principais Benefícios: +++ Redução dos tempo de percurso +++ Redução de emissões de GEE +++ Redução da sinistralidade e congestionamento +++ Aumento da procura de passageiros nos transportes públicos +++ Redução do número de veículos individuais </div>			
Entidade Promotora	• Administrações Públicas (inclui entidades, EPRs e SFAs da AP Central e Setor Empresarial do Estado)		Estimativa de Investimento	105 M€	Temporalidade	2021 - 2030
			Modelo de Investimento	Investimento Público Tradicional		
Transportes e Mobilidade Mobilidade sustentável e transportes públicos		PROMOÇÃO DE SOLUÇÕES INOVADORAS E INTELIGENTES DE MODALIDADE URBANA				
Motivação	Fomentar soluções inovadoras e inteligentes que promovam a utilização multimodal e que fomentem a descarbonização das cidades				Eixos estratégicos 	
Ilustração			Descrição <ul style="list-style-type: none"> • Apoiar a intermodalidade, através de soluções de integração operacional, física (e.g. interfaces), tarifária (e.g. bilhética integrada) e de <i>smart mobility</i>; • Promover sistemas de gestão de circulação e de estacionamento e plataformas de integração da informação urbana (<i>smart cities</i>); • Incentivar a criação de zonas sem trânsito ou de acalmia de trânsito e zonas emissões zero; • Melhorar as condições de acesso universal aos sistemas de transportes públicos; • Dinamizar ações tendentes à alteração de comportamentos dos cidadãos e à capacitação das autoridades de transportes para promoção de uma nova cultura de mobilidade sustentável. <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> Principais Benefícios: +++ Redução de emissões de GEE +++ Redução da sinistralidade e congestionamento +++ Aumento da procura de passageiros nos transportes públicos +++ Redução do número de veículos individuais </div>			
Entidade Promotora	• Administrações Públicas (inclui entidades, EPRs e SFAs da AP Central e da AP Local)		Estimativa de Investimento	200 M€	Temporalidade	2021 - 2030
			Modelo de Investimento	Investimento Público Tradicional		
Transportes e Mobilidade Ferrovia		MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO ALENTEJO				
Motivação	Potenciar a competitividade do setor ferroviário a nível internacional e regional, aumentar a integração da linha do Alentejo na RFN e melhorar a mobilidade de pessoas e bens ao longo do Baixo Alentejo				Eixos estratégicos 	
Ilustração			Descrição <ul style="list-style-type: none"> • Duplicação do troço Poceirão-Bombel e modernização do troço Casa Branca-Beja, incluindo eletrificação e a instalação de sistemas de sinalização, controlo, comando e telecomunicações; • Potenciar a competitividade do setor ferroviário a nível internacional no eixo Lisboa-Madrid, e a nível regional entre as regiões do Alentejo e Lisboa e Vale do Tejo, através da melhoria da mobilidade de pessoas e bens e do aumento da velocidade comercial que permitam a diminuição do tempo de viagem entre Lisboa e Madrid e nas ligações Lisboa-Évora e Lisboa-Beja (melhoria do serviço). <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> Principais benefícios: +++ Redução dos tempos de percurso +++ Redução de emissões de GEE +++ Redução da sinistralidade +++ Aumento da competitividade </div>			
Entidade Promotora	• Administração Pública (Setor Empresarial do Estado Reclassificado, por via da Infraestruturas de Portugal, SA)		Estimativa de Investimento	90 M€	Temporalidade	2021 - 2025
			Modelo de Investimento	Investimento Público tradicional		

No subsetor da Ferrovia foram identificados e selecionados 13 projetos / programas de investimento, no valor de 4 040 M€, onde se incluem:

- Corredor internacional sul, nova ligação Sines/Grândola (120 M€). Esta nova ligação corresponde apenas a uma parte do itinerário Sines – Elvas (passando por Évora) que representa uma secção do eixo ferroviário de transporte de mercadorias da Rede Transeuropeia de Transportes.
- Modernização da Linha do Alentejo (90 M€) – ver Figura 15 - potenciando a competitividade do setor ferroviário a nível internacional no eixo Lisboa-Madrid, e a nível regional entre as regiões do Alentejo e Lisboa e Vale do Tejo, através da melhoria da mobilidade de pessoas e bens e do aumento da velocidade comercial que permitam a diminuição do tempo de viagem entre Lisboa e Madrid e nas ligações Lisboa-Évora e Lisboa-Beja.
- Melhoria de terminais multimodais incluindo a sua acessibilidade ferroviária (105 M€)

No subsetor da Rodovia foram identificados e selecionados 8 projetos / programas de investimento, no valor de 1 625 M€, incluindo:

- Programa de construção de “*missing links*” (300 M€), para concretizar fechos de malha, melhorar as condições de segurança rodoviária e fomentar a economia;
- Programa de alargamentos/aumentos de capacidade (205 M€), incluindo alargamentos de plataforma ou do número de vias e outras intervenções para o efeito;
- Programa de valorização das áreas empresariais (110 M€)
- Programa de coesão territorial (80 M€)

Os investimentos previstos no PNI 2030 serão financiados por uma diversidade de fontes, em função das respetivas entidades promotoras, sendo de destacar o contributo relevante dos Fundos Europeus. As fontes de financiamento consideradas são as seguintes:

- Fontes de financiamento europeu: Fundos Europeus Estruturais e de Investimento e outros;
- Fontes de financiamento nacional: Inclui, essencialmente, o Fundo Ambiental e Receitas Gerais do Estado;
- Outras fontes: Financiamento direto por parte do Setor Privado ou por parte do Setor Empresarial do Estado não reclassificado (fundos próprios e/ ou dívida).

Na área temática de mobilidade e transportes, as Administrações Públicas são, globalmente, os promotores mais expressivos do investimento a realizar. É de realçar, neste aspeto, a Infraestruturas de Portugal, empresa pública a quem cabe uma parte significativa das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias nacionais.

IV. NOTAS FINAIS

A síntese da análise desenvolvida ao longo do relatório assenta em quatro principais sublinhados:

- A dimensão central e estratégica da Cidade de Évora no contexto da região, e até a nível nacional, é assumida no PROTA e na Estratégia Regional Alentejo 2030. Para tal contribuem vários fatores diferenciadores:
 - A localização geográfica (no seio do Alentejo Central) coloca a cidade num lugar dominante, polarizador de um conjunto de outras centralidades próximas e de nível inferior;
 - Essa mesma localização geográfica corresponde a um ponto intermédio do “Corredor Central” (Lisboa-Madrid);
 - As excelentes acessibilidades rodoviárias aproximam a cidade da AML;
 - O seu valor patrimonial reconhecido pela UNESCO fazem de Évora um lugar de grande atratividade turística.

Mas é sobretudo do ponto de vista do sistema da base económica regional (PROTA) que a Cidade se afirma com maior destaque. No contexto das centralidades urbanas do Alentejo, Évora é talvez o único centro que reúne: forte concentração de atividade empresarial, serviços e equipamentos e a presença da Universidade, instituição à qual se reconhece um claro potencial de inovação e de desenvolvimento tecnológico.

- A importância da “água” e da gestão dos recursos hídricos, sobretudo no Alentejo, é algo referido na generalidade dos instrumentos, quer no domínio do ambiente e da adaptação às alterações climáticas, quer em matéria de infraestruturas básicas.

A relevância dos recursos hídricos e do seu uso eficiente, a necessidade de proteger as águas subterrâneas e de otimizar os sistemas públicos de abastecimento de água, são aspetos frequentemente mencionados, não só PROTA (eixo estratégico II), mas também na Estratégia Regional – Alentejo 2030, no Plano Estratégico de Évora e no Plano Estratégico de Abastecimento de Água e Saneamento de Águas Residuais 2020.

- As respostas que são dadas nos vários instrumentos face aos desafios da mitigação/adaptação às alterações climáticas, passam em grande medida (sobretudo no caso dos centros urbanos), pela adoção de soluções inovadoras no domínio da mobilidade e, em particular, na área das redes e sistemas de transporte, numa lógica de integração multimodal (corredores de

transporte em sítio próprio, linhas e serviços urbanos em minibus, serviços de transporte flexível em áreas/períodos de baixa procura e novas soluções de organização e prestação de serviço de táxi...).

A promoção de sistemas de transporte público com articulação modal e o condicionamento da circulação e estacionamento automóvel surgem como orientações (e também como normas específicas) do PROTA, associando-se ao reforço e à estruturação de redes de mobilidade suave (pedonal e ciclável).

Mais recentes, o Programa Nacional para as Alterações Climáticas (na vertente de mitigação), a Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas (na vertente de adaptação), bem como o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, sublinham a importância de reduzir a utilização do automóvel² através do reforço e melhoria da oferta de transporte público, adotando soluções de transporte energeticamente mais eficientes e/ou iniciativas de mobilidade partilhada (*car sharing, bike sharing e car pooling*).

O Programa Nacional de Investimentos vai ao encontro desta ideia, perspetivando para o próximo ciclo de investimentos, uma verba significativa dedicada ao subsetor dos transportes e mobilidade.

- A perspetiva futura de importantes investimentos no domínio das infraestruturas, em particular na rodovia e ferrovia, a concretizar-se, irão reforçar o papel de Évora na sua relação com Sines, Lisboa e Espanha. O “Corredor Central” do PROTA (2010), a que corresponde o “Corredor Internacional Sul” do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (2015), corresponde a uma estratégia relativamente estabilizada de ligar a AML e Sines a Espanha, sendo uma ideia transversal a vários instrumentos. O PNI2030 reforça e consolida essa estratégia, ao definir investimentos concretos para a implementação do referido Corredor. Para Évora, a concretização destes investimentos corresponde a uma oportunidade única para reforçar o seu peso enquanto centralidade urbana no quadro do território nacional.

² O subsetor rodoviário representa 96% das emissões do setor dos transportes.