

Pontinha Famões
JUNTA DE FREGUESIA

Plano Local de Valorização do Espaço Público e Mobilidade



"O melhor da Cidade é que se eu não souber o que estou a fazer, outra pessoa saberá"

Desconhecido



Visão | Pontinha Famões

Um espaço centrado nas pessoas, na oferta de serviços urbanos qualificados, na valorização do espaço público, com soluções de mobilidade e transporte adaptadas às necessidades dos cidadãos e das empresas, garantindo a sustentabilidade dos recursos públicos, pelo conhecimento e inovação dos modelos de gestão.



ÍNDICE

VISÃO	4
ÍNDICE.....	6
ÍNDICE GRÁFICO.....	8
NOTA INTRODUTÓRIA.....	10
CAPÍTULO I – TERRITÓRIO DE CHEGADA: DO RURAL AO URBANO	
1 – ENQUADRAMENTO.....	14
2 – DIAGNÓSTICO (SUMÁRIO).....	21
2.1 – TERRITÓRIO.....	21
2.2 - DEMOGRAFIA E ESTRUTURA SOCIOECONÓMICA.....	25
2.3 – HÁBITOS DE MOBILIDADE E TRANSPORTES.....	28
2.4 – ACESSIBILIDADES E INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS.....	37
CAPÍTULO II – TERRITÓRIO DE AMBIÇÕES: TRANSFORMAÇÃO E RECONHECIMENTO	
3 – POLÍTICAS PLANOS ESTRUTURAIS.....	41
3.1 – PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA.....	42
3.2 – PLANO DIRETOR MUNICIPAL.....	43
3.3 – PLANO DE MOBILIDADE MUNICIPAL.....	45
CAPÍTULO III – TERRITÓRIO CONVERGENTE: MOMENTO E FUTURO	
4 – COMPROMISSOS E FONTES DE FINANCIAMENTO.....	50
4.1 – METAS E OBJETIVOS CLIMÁTICOS NO PLANO DA MOBILIDADE E TRANSPORTES.....	50
4.2 – FONTES DE FINANCIAMENTO E RECURSOS DISPONÍVEIS.....	51
4.2.1 - PORTUGAL 2030.....	51
4.2.2 – PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA.....	52
CAPÍTULO IV – TERRITÓRIO DE COMPROMISSO: DETERMINAÇÃO E HUMILDADE	
5 – PLANO LOCAL PARA A VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E A MOBILIDADE.....	56
5.1 – CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO POR UNIDADES DE GESTÃO.....	56
5.1.1 – UNIDADE DE GESTÃO NORTE.....	57
5.1.2 – UNIDADE DE GESTÃO CENTRO.....	62
5.1.3 – UNIDADE DE GESTÃO SUL.....	66
CAPÍTULO V – TERRITÓRIO DE PARTICIPAÇÃO: IDEIAS E COMUNIDADE	
6 – OBJETIVOS E PRIORIDADES.....	78
6.1 – OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	78
6.2 – PRIORIDADES VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO.....	81
6.3 – PRIORIDADES DE AGENDA PARA A MOBILIDADE E ACESSIBILIDADES.....	84
6.4 - MODELO DE GESTÃO E OPERAÇÃO DO PLANO LOCAL.....	89
CAPÍTULO VI – TERRITÓRIO DE AÇÃO: PLANOS E EXECUÇÃO	
7 – PLANIFICAÇÃO E SISTEMA DE MONITORIZAÇÃO.....	96
7.1 – PROPOSTAS PARA A VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E RACIONALIZAÇÃO DE RECURSOS.....	97
7.2 – PROPOSTAS PARA A MOBILIDADE E ACESSIBILIDADES.....	101
7.3 – PROPOSTAS PARA A ÁREA DO ESTACIONAMENTO.....	103
8 – CONCLUSÃO.....	104



AGENDA 30



ÍNDICE GRÁFICO

FIGURAS

Figura 1 – Vista geral da Área Metropolitana da Lisboa por tipologia de ocupação.....	22
Figura 2 – Plano Diretor Municipal de Odivelas de 2005, síntese de usos e zonamentos.....	23
Figura 3 – Carta orográfica do Concelho de Odivelas.....	25
Figura 4 – Número de movimentos pendulares no interior da freguesia de residência.....	30
Figura 5 – Número de movimentos pendulares para outras freguesias do concelho.....	31
Figura 6 – Mapa de fluxos de saída diária.....	32
Figura 7 – Taxa de motorização na Área Metropolitana de Lisboa.....	33
Figura 8 – Rede de TP no Concelho de Odivelas.....	34
Figura 9 – Rede de TP no Concelho de Odivelas por passagem.....	35
Figura 10 – Rede de TP Municipal	36
Figura 11 – Rede ciclável potencial no Concelho de Odivelas.....	39
Figura 12 – Proposta de repartição do território por unidades de gestão.....	57
Figura 13 – Rede de infraestruturas viárias de referência no Concelho de Odivelas.....	86

TABELAS E ESQUEMAS

Tabela 1 – Crescimento populacional da freguesia de Pontinha e Famões (2011-2021).....	26
Tabela 2 – Síntese do PRR em áreas aplicáveis aos objetivos do Plano Local.....	53
Tabela 3 – Ações estruturais de valorização do espaço público.....	83
Tabela 4 – Ações estruturais na área da Mobilidade e Acessibilidades.....	88
Esquema 1 – Representação gráfica das grandes prioridades de Valorização do Espaço Público.....	82
Esquema 2 – Síntese das grandes prioridades na área da mobilidade e acessibilidades.....	87
Esquema 3 – Análise SWOT para determinação do modelo de gestão do Plano Local.....	90
Esquema 4 – Sistematização do Plano por etapas.....	92
Esquema 5 – Resumo dos Valores presentes no modelo de gestão do Plano Local.....	93

FOTOS

Fotos 1 a 7 – Unidade de Gestão Norte.....	58 a 61
Fotos 8 a 15 – Unidade de Gestão Centro.....	62 a 66
Fotos 16 a 30 – Unidade de Gestão Sul.....	67 a 75

IMAGENS

Imagen 1 – Vista área de Famões em 1965.....	15
Imagen 2 – Vista aérea de Famões em 1977.....	15
Imagen 3 – Vista aérea de Famões em 1995.....	16
Imagen 4 – Vista aérea de Famões em 2018.....	16
Imagen 5 – Vista aérea da Pontinha em 1965.....	18
Imagen 6 – Vista aérea da Pontinha em 1977.....	18
Imagen 7 – Vista aérea da Pontinha em 2007.....	19
Imagen 8 – Vista aérea da Pontinha em 2018.....	19

GRÁFICOS

Gráfico 1 – Distribuição de população por idades.....	26
Gráfico 2 – Demonstração da composição dos agregados (2011-2021).....	27
Gráfico 3- Distribuição em % dos movimentos intra-municipais.....	29



AGENDA 30



Nota Introdutória

A consciência de que o Território e a Sustentabilidade são hoje temas centrais e dominantes nas agendas das políticas públicas e se estendem muito para além das abordagens clássicas do planeamento, introduz a necessidade de adoção de novos modelos de “governança” com a integração de elementos como a participação, o conhecimento científico, a tecnologia ou a inovação nos mais diversos níveis de decisão, fomentando parcerias com agentes económicos e os promotores sociais, transformando a forma de se pensar o “Espaço Comum” a partir de uma perspetiva multidisciplinar.

A crescente pressão das opiniões públicas e a necessidade de responder aos desafios resultantes de um aprofundamento de consciências – e urgências – em matérias como o Ambiente e o Clima, a par com a determinante necessidade de racionalização dos recursos públicos através da eficiência da sua utilização, centra a discussão, não apenas na ponderação do conjunto de operações de transformação do território e dos modelos de mobilidade, mas também na lógica subjacente a alterações da oferta, de comportamentos e de mentalidades dos utilizadores e gestores públicos .

Como se tentará demonstrar ao longo do presente documento, a dimensão espaço-territorial, a diversidade, a complexidade e a absoluta necessidade de alteração de contexto na freguesia de Pontinha e Famões, representa o mais desafiante, necessário e urgente programa estratégico para a sustentabilidade, através da renovação do espaço urbano que, a partir do território social, cultural e económico da freguesia, desenhe um cenário prospectivo sem complexos pela ousadia, exigência e inovação, ambicionando uma alteração profunda da realidade existente.

A opção passa, assim, por apresentar o Espaço Público e a Mobilidade como “motores” de produção e aceleração de transformação económica, social e cultural, associando a energia necessária para se repensar o espaço da freguesia de Pontinha e Famões e, partindo da opção em que a valorização territorial surge da modernização de um conjunto de infraestruturas e modelos de gestão, operar as mudanças necessárias.

A consciência de que a relação e hierarquização vertical dos poderes públicos limita o papel das Juntas de Freguesia a um elemento reduzido no diagnóstico, ponderação, decisão e implementação das políticas de gestão do território, não impede esta autarquia de assumir uma postura proactiva no estímulo e participação na discussão das políticas e, a partir dos inúmeros trabalhos técnicos já realizados e publicamente revelados, trazer para o espaço da discussão pública e política à escala da freguesia de Pontinha e Famões, um conjunto de preocupações e propostas que, julgamos, estarem em linha com a orientação

estratégica dos compromissos nacionais, metropolitano e municipais, bem como com os compromissos políticos assumidos nos últimos sufrágios eleitorais.

O conjunto de propostas que se apresentam neste trabalho, resultam assim da síntese – assumida - de compromissos políticos e orientações de referência, mas também da necessidade de concretizar a lógica com que a equipa de gestão da Junta de Freguesia de Pontinha e Famões se apresentou à comunidade que a elegera (2021), momento em que afirmou com clareza a necessidade de um plano de investimento num prazo alargado - nunca inferior a 8 anos – e considerado como razoável para a discussão, implementação e maturação de medidas de forte impacto na vida das pessoas, das empresas e, consequentemente, das organizações presentes no território.

Em síntese, a proposta que apresentamos para reflexão e discussão traduz a dimensão local na lógica na programação dos investimentos municipais e metropolitanos, sem deixar de se “desafiar” a longo prazo, percebendo as circunstâncias orçamentais, as dinâmicas políticas e económicas e, dessa forma, pretendendo assegurar a consistência de um compromisso formulado entre todos os intervenientes para uma transformação do território.

Jorge Nunes

Presidente

Capítulo I

Território de Chegada: Do Rural ao Urbano



AGENDA 30



1 - ENQUADRAMENTO

Resultando da agregação da freguesia da Pontinha com a freguesia de Famões determinada pela Lei 11-A/2013 de 28 de janeiro, a União de Freguesias de Pontinha e Famões (apresentada na designação de Junta de Freguesia de Pontinha e Famões ou JFPF) apresenta vulnerabilidades e potencialidades únicas no espaço concelhio em que se insere.

Para compreender algumas das singularidades desta comunidade e identificar as suas principais circunstâncias, é importante revisitar o processo de crescimento e urbanização que decorreu a partir da 2ª metade do Séc. XX e as dinâmicas socioeconómicas que estiveram na base de uma acentuada transformação do território.

Cerca de 80% da área urbana¹ da freguesia de Pontinha e Famões representa um território que surge da modificação fundiária e alteração de uso sem um programa base de planeamento urbanístico, ou coerência de programação territorial. Um espaço em que a expansão urbana se apoiou na livre “iniciativa” de privados através do loteamento ou parcelamento clandestino de vastas áreas antes dedicadas à produção agrícola e silvo-pastorícia.

Contribuíram para esta realidade um conjunto de fatores; desde logo, a política habitacional desajustada à realidade emergente dos fluxos migratórios registados a partir do 2º quartel do Séc. XX, com especial dimensão a partir das décadas de 70, potenciados pela proximidade à cidade de Lisboa e à cintura industrial do Tejo e, naturalmente, o vazio de instrumentos legais que regulassem de forma efetiva a transformação fundiária.

O resultado deste fenómeno traduziu-se numa dispersão urbana em “mancha”, com uma rede de infraestruturas ou de serviços inexistente ou altamente deficitária e que, não obstante ter permitido uma resposta habitacional de emergência, potenciou a carência de um modelo de organização espaço-territorial coerente.

¹ Considera-se área urbana o território com essa classificação nos instrumentos de ordenamento do território, edificado ou sem edificação



Imagen 1 - Vista aérea de Famões (parte de) em 1965 - Fonte CMO



Imagen 2 - Vista aérea de Famões (parte de) em 1977 - Fonte CMO



Imagen 3 - Vista aérea de Famões (parte de) em 1995 - Fonte CMO



Imagen 4 - Vista aérea de Famões (parte de) em 2018 - Fonte CMO

Só a partir de 1995² as entidades com competências legislativas nas áreas da gestão e planeamento territorial reconhecem o problema e agem por forma a traduzir num instrumento legal válido, um quadro operativo em que estão expressas a necessidade e obrigatoriedade de uma reconversão urbana, explicitando os deveres e direitos das entidades públicas e privadas envolvidas e impondo um dever de realização e concretização de significativas infraestruturas e equipamentos.

Não obstante as ações adotadas – com especial significado a partir da década de 90 - alguns dos desequilíbrios de base mantiveram-se e continuam a subsistir enquanto elementos de perturbação e aos quais importa responder, especialmente num contexto em que os desafios são fortemente incrementados por uma agenda para a sustentabilidade cada vez mais relevante na expressão coletiva e comunitária.

Em paralelo com a proliferação e densificação dos loteamentos e edificações ilegais, a promoção de habitação numa lógica social onde se destacam aglomerados como os Bairros Santa Maria, Menino de Deus, Mário Madeira ou Olival do Pancas e cujo modelo de manutenção ou gestão se veio a verificar altamente deficitário, representam hoje um elemento de preocupação, seja pela elevada necessidade de revitalização do espaço público, seja – acima de tudo – pela evidente necessidade de reabilitação do edificado em que é patente uma degradação que coloca em risco as funções habitacionais essenciais.

As elevadas densidades urbanas registadas em alguns locais, com especial relevância na Vila da Pontinha em confronto com densidades baixas numa parte substancial da freguesia, acentuam a necessidade de se pensar o território a partir de uma lógica em que se as necessidades divergem, as respostas são necessariamente complexas e, acima de tudo, o grau de urgência de operações de transformação são também diferentes.

² Publicação da Lei 91/95 reconhecida como a Lei das Áreas Urbanas de Génese Ilegal - AUGI



Imagen 5 - Vista aérea da Vila da Pontinha em 1965 - Fonte CMO



Imagen 6 . Vista aérea da Vila da Pontinha em 1977 - Fonte CM



Imagen 7 – Vista aérea da Vila Pontinha em 2007 – Fonte CMO



Imagen 8 - Vista aérea da Vila da Pontinha em 2018 - Fonte CMO

Apesar desta realidade urbana desarticulada, a valorização patrimonial no território da freguesia de Pontinha e Famões observou uma apreciação constante, estando hoje num patamar elevado quando comparado com outras freguesias do Concelho de Odivelas³.

Pontinha-Famões continua a ser uma freguesia em transformação, traduzida na integração de novos residentes com maior poder aquisitivo⁴, em que a conclusão dos processos de reconversão introduziu novas preocupações e desafios, com novas formas de mobilidade, novas necessidades e, naturalmente, com uma maior exigência quanto à disponibilização e qualidade dos serviços urbanos prestados.

Mas é também um território de chegada de uma população migrante que procura a proximidade à cidade de Lisboa e que representa um contexto de fragilidade para que importa ajustar respostas. Uma população com carências significativas, desproteção social resultante de um regime de permanência nem sempre claro e que “usa” a freguesia de Pontinha Famões como recurso habitacional tendo em conta uma oferta desregulada, algumas das vezes apoiada em sistemas residenciais que promovem a sobrelocação e conducentes à geração de complexas formas de equilíbrio funcional dos territórios.

Importa ainda salientar, neste enquadramento necessariamente sumário, que não obstante as vulnerabilidades apresentadas, as potencialidades sugerem um espaço territorial com enorme capacidade de crescimento e valorização, nomeadamente ao nível da instalação de unidades económicas relevantes, desde logo pela lógica presente nos Instrumentos de Gestão Território – designadamente o PDM – que garantem o espaço de referência necessário para considerar a freguesia como polo de captação de investimento, e que implica um olhar com especial atenção num quadro alargado de disponibilização de serviços urbanos de qualidade.

É neste contexto de território diverso, com origens e carências difusas em que se nota uma não menos significativa e relevante alteração socioeconómica, cultural e demográfica, que surge a necessidade de se promoverem alterações de equilíbrio e transformação como oportunidade de crescimento e desenvolvimento da freguesia e que se traduzam em melhorias significativas na qualidade de vida para os cidadãos.

³ Segundo relatório do Instituto Nacional de Estatística de Julho 2022 em confronto com publicitação da Imoeconometrics do mesmo período

⁴ Com especial significado e dimensão no território da antiga freguesia de Famões

2 – DIAGNÓSTICO (SUMÁRIO)

2.1 – TERRITÓRIO

Como se assinalou no enquadramento, Pontinha-Famões é um território de grandes contrastes, não só ao nível da forma e tipologia de ocupação urbana, variando parâmetros urbanísticos assimétricos entre a baixa e a alta ou muito alta densidade, usos fundamentalmente habitacionais, misto e exclusivamente dedicados a atividades económicas, mas também pela forma como se apresenta do ponto de vista biofísico e se relaciona com os territórios, freguesias e concelhos limítrofes.

Situada no 1º anel de crescimento da Cidade de Lisboa, a freguesia de Pontinha-Famões é espaço de transição entre o urbano e o rural, assegurando a ligação entre os Concelhos de Lisboa (freguesia de Carnide), Amadora (freguesia de Encosta do Sol e Mina de Água) e o Concelho de Sintra (freguesia de Casal de Cambra), territórios com dinâmicas próprias que apoiam algumas das suas infraestruturas – designadamente viárias – no território de Odivelas e, em concreto na freguesia de Pontinha-Famões.

Com cerca de 9,2km², o território da Freguesia de Pontinha Famões observa inúmeras particularidades relevantes para o processo de construção de uma estratégia que valorize o espaço público a partir da oferta com a qualidade, dimensão, diversidade, proximidade, bem como, da mobilidade e da sustentabilidade económica, ambiental e cultural.

O trabalho consistente e consequente na regularização de áreas urbanas de génesis ilegal, cujo sucesso se demonstra através dos processos de reconversão concluídos⁵, operou uma transferência significativa de valor potencial, resultante da sua localização geográfica, para valor real através da possibilidade efetiva de oferta imobiliária capaz de acomodar uma procura crescente por segmentos habitacionais de valor acrescentado.

⁵ Considerados 29 aglomerados com exceção dos bairros localizados na vertente sul, 26 possuem título urbanístico (alvará de licença de loteamento), 3 ainda estão em conclusão do processo de reconversão.

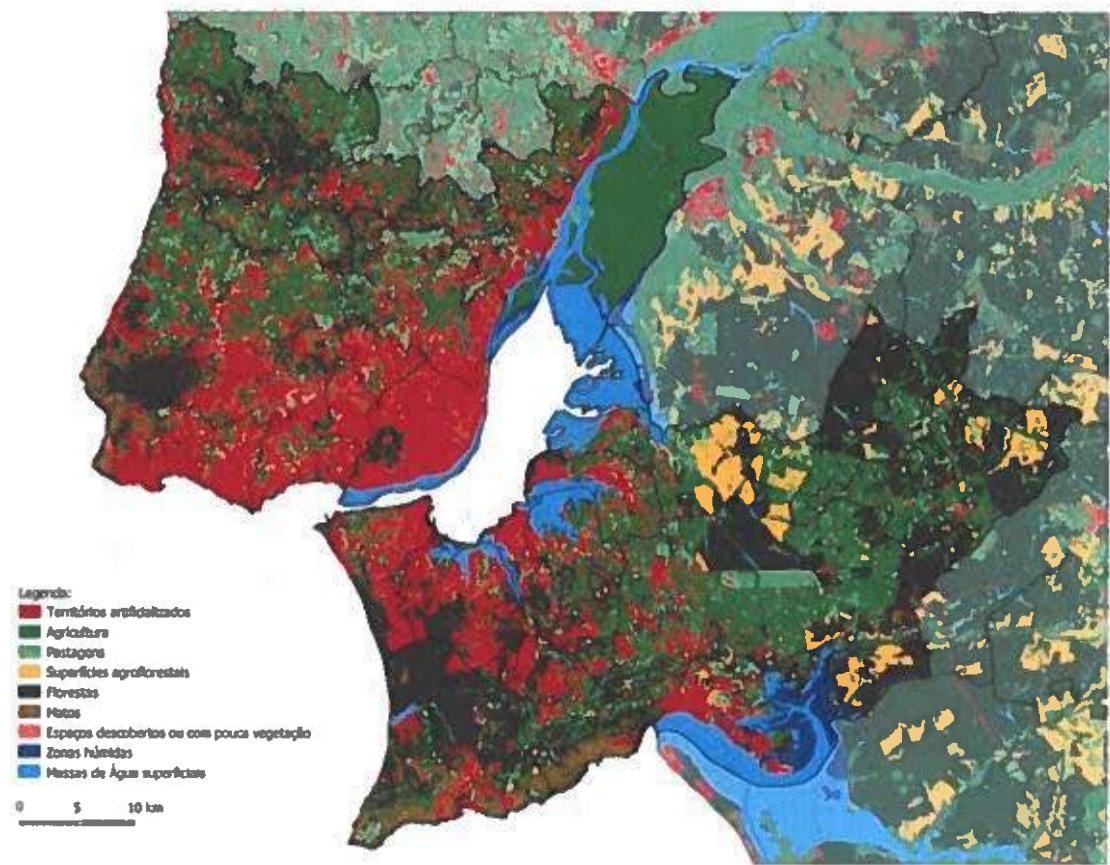


Figura 1 - Vista geral da Área Metropolitana de Lisboa por tipologia de ocupação - fonte AML.

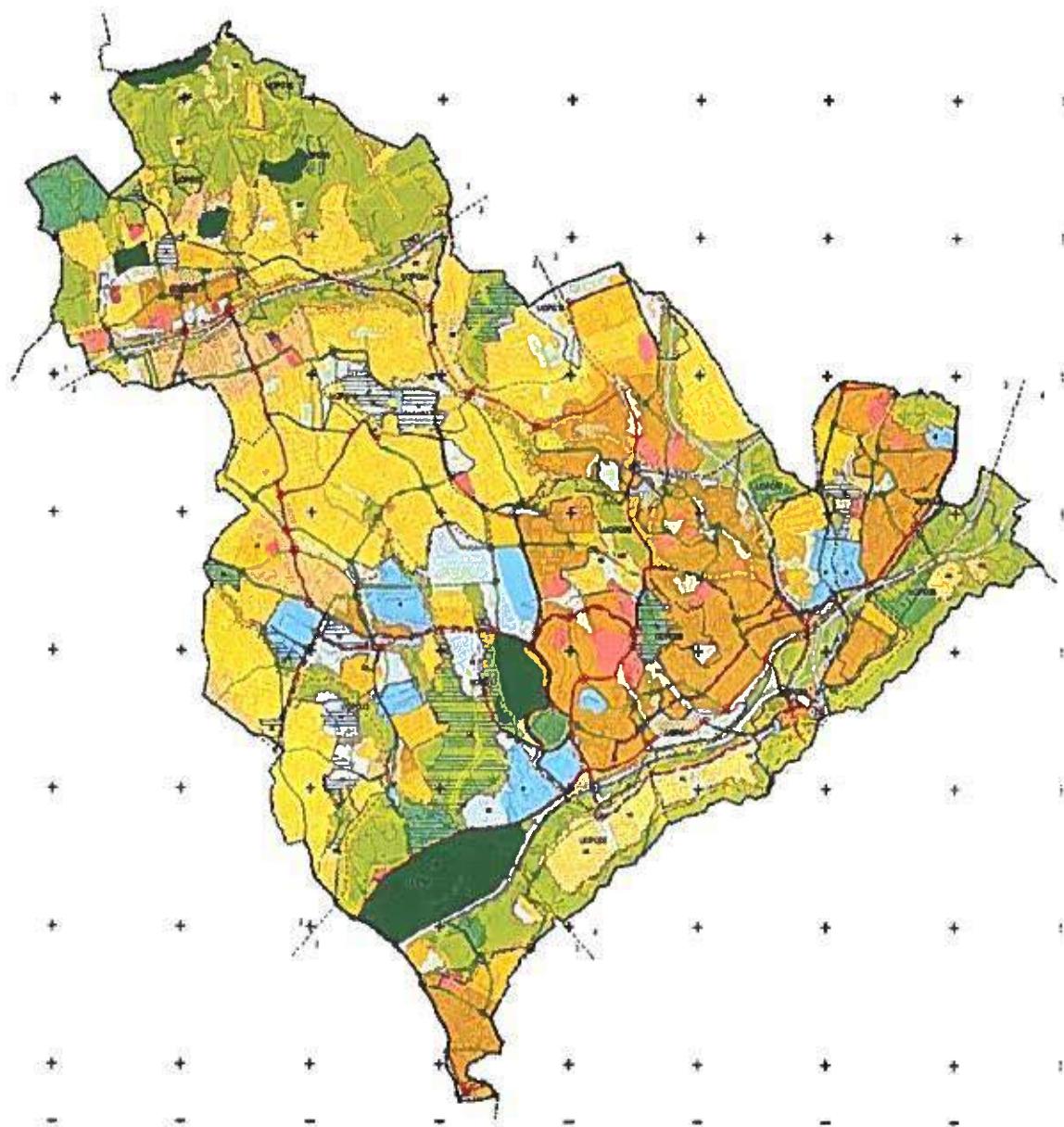


Figura 2 – Plano Diretor Municipal de Odivelas 2005 – Carta Resumo de zonamento e uso. Fonte CMO2022

Porém, apesar do reconhecimento do sucesso desta operação, existem ainda bolsas em que os constrangimentos resultantes dos instrumentos de gestão e planeamento urbanístico ou localização, não permitiram atingir ainda um grau de desenvolvimento capaz de garantir a plenitude de direitos aos seus titulares, sendo estas áreas zonas de fratura urbana, incrementando um desequilíbrio entre zonas que aumenta riscos de exclusão.

Não menos relevante para um processo de avaliação das necessidades, designadamente ao nível das acessibilidades, a freguesia de Pontinha e Famões oferece a maior área líquida de espaços dedicados a

atividades económicas, revelando-se este elemento como essencial para entender esta freguesia como central na capacidade de atrair e agregar valor económico para o Concelho de Odivelas.

Esta realidade, dimensiona a necessidade – como se demonstrará adiante – de uma resposta assimétrica, mas equilibrada visando agregar energias transformadoras.

Também ao nível da orografia o território da freguesia de Pontinha e Famões oferece desafios relevantes especialmente quando se olha para a mobilidade nas suas dimensões mais suaves ou ligeiras.

Com uma variação, num raio inferior a 2Km. entre altitudes máximas de 360 m (Casal do Bispo), com 10 metros na zona Paiã, Pontinha-Famões tem uma vasta área de várzea adjacente ao Rio da Costa sendo que em zonas como Serra da Luz ou Encosta da Luz se observam declives superiores a 20% de inclinação.

Ainda neste território observam-se linhas de água com dimensão relevante, preferencialmente a integrar em políticas de valorização de recursos hídricos e ambientais de escala supramunicipal, onde naturalmente se destaca o Rio da Costa e a sua ligação franca ao Pinhal da Paiã.

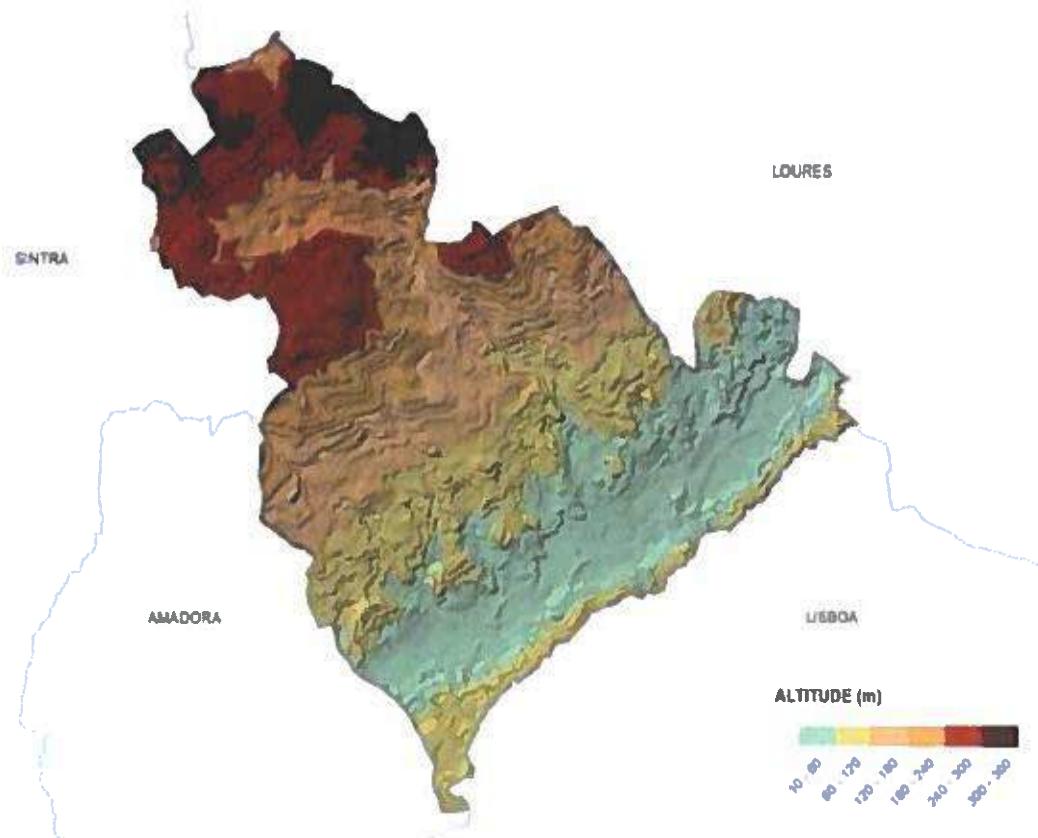


Figura 3- Carta orográfica do Concelho de Odivelas - Fonte CMO

2.2 – CARACTERIZAÇÃO DEMOGRÁFICA E SOCIOECONÓMICA

A freguesia revela um crescimento líquido de cerca de 1000 residentes (2011 – 2021) de 34.143 para 35.114, segundo os dados provisórios divulgados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) e relativos à operação censitária de 2021. Este crescimento é, em parte, justificado pelo aumento de novos agregados familiares (aumento de 7.2%), ainda que não seja possível uma leitura de renovação etária.

Estes dados estão linha com as alterações registadas na Área Metropolitana de Lisboa no período de referência, assinalando-se, nesta unidade de estudo, o aprofundamento das tendências demográficas e socioeconómicas que se observam desde o inicio do século, nomeadamente com a aceleração do crescimento de residentes com níveis de escolaridade mais elevados, bem como – fator preocupante e determinante – um acréscimo acentuado da população com 64 ou mais anos que compara com a



estabilização do numero de cidadãos com 14 ou menos anos e um notório decréscimo de residentes nos restantes intervalos.

Sexo Freguesia	H			M			Total	
	2021	2011	Var.	2021	2011	Var.	2021	2011
Pontinha e Famões	16 750	16 462	1,7%	18 364	17 681	3,9%	35 114	34 143
Total	16 750	16 462	1,7%	18 364	17 681	3,9%	35 114	34 143

Tabela 1 - Crescimento populacional da Freguesia de Pontinha e Famões (2011-2021) - Fonte CENSUS 2021 (resultados provisórios)

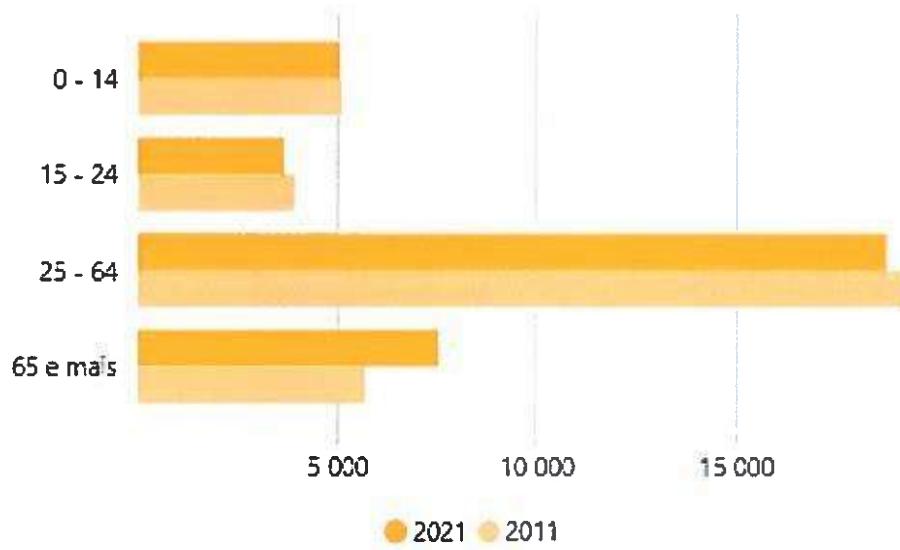


Gráfico 1 - Distribuição de população por idades na Freguesia de Pontinha Famões – Fonte INE, CENSUS 2021 (Dados provisórios)

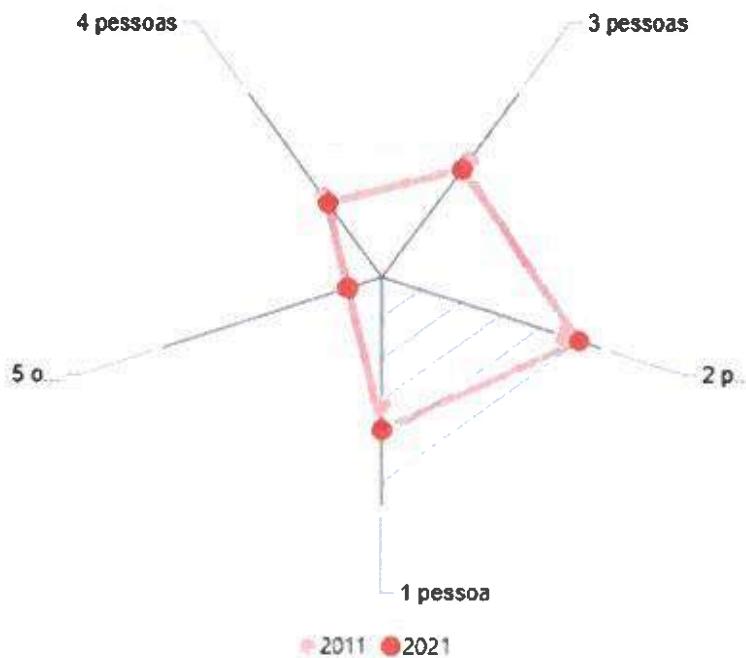


Gráfico 2 - Gráfico de demonstração da composição de agregados na Freguesia de Pontinha Famões - Fonte INE, CENSUS 2021 (Dados Provisórios)

O crescimento do número de edifícios e alojamentos, 4,9 e 5,4% respetivamente, demonstra a vitalidade do mercado imobiliário privado e o interesse no território da freguesia, com uma valorização constante do ponto de vista do preço m² (valorização de 44% do custo médio/m² por aquisição - de 1216€ em abril de 2015 para 2181€ em abril 2022)⁶, bem como a atratividade do território no quadro municipal sendo este crescimento percentual apenas ultrapassado pela freguesia de Ramada-Caneças.

A estrutura social da freguesia tem vindo a evidenciar uma alteração significativa e, apesar de não existirem dados estatísticos conhecidos de confirmação desta realidade, o número de pedidos de atestados de residência⁷ solicitados por pessoas estrangeiras a residir e trabalhar em Portugal, indica uma tendência evidente, facto que deverá ser avaliado com natural rigor e cuidado em momento posterior.

Neste aspetto importa salientar que a eventual existência de sobrelotação de unidades residenciais e o aproveitamento de edificações cujos usos ou fins originais eram diversos da função habitacional – lojas, armazéns, garagens - é claramente preocupante, pela sobrecarga das infraestruturas, mas acima de tudo pelo aspeto social da questão.

⁶ Dados portal Idealista segundo metodologia do preço médio anunciado

⁷ Durante o ano de 2022, até ao dia 21 de junho, foram emitidos 1357 atestados de residência, comparando com 1845 durante todo o ano de 2021.

Ao nível do poder de compra *per capita*, não existindo dados conhecidos desagregados à escala de freguesia, utilizam-se como referencial os dados publicados (*Pordata*, 2019) que estabelece Odivelas com um poder de compra (IPC) de 88 pontos num índice de 100 correspondente à média nacional.

Paralelamente, a freguesia de Pontinha e Famões, observa um nível de emprego alto⁸, aproximando-se da situação de "pleno emprego"⁹. Porém, a ausência de outros dados significativos não nos permite avaliar as relações laborais ou a estabilidade contratual das comunidades sendo, contudo, observável a existência de estratos de população que apesar do regime de trabalho constante¹⁰, não possuem um vínculo laboral formal ou estão na situação de vínculos laborais precários.

2.3 –HÁBITOS DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

O diagnóstico presente no Plano de Ação Regional PAR 2014 - 2020 (janeiro 2014 – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo – CCDR-LVT) identificou com especial preocupação algumas tendências que influenciam os hábitos de mobilidade, patentes também no concelho de Odivelas e que se caracterizam pelo crescimento do transporte individual (TI) em detrimento da mobilidade suave ou em transporte coletivo público (TP).

Acredita-se que este estudo, apesar de carecer de atualização, é ainda um documento útil e permite uma leitura aproximada da realidade no quadro de necessidades e nas conclusões que apresenta

Os últimos dados de referência conhecidos à escala metropolitana (INE 2017)¹¹ revelam que a utilização de transporte individual em deslocação intra-municipais é de 58,2% e, ainda que Odivelas apresente um valor inferior, a localização, geografia e dimensão da freguesia de Pontinha-Famões, indicam-nos um comportamento em linha com o observado na AML.

⁸ Dados de referência do IEFP

⁹ Entendido como nível de utilização máxima dos fatores de produção, incluindo o trabalho

¹⁰ Ou em situação de não inscritas no respetivo centro de emprego.

¹¹ Dados anteriores à entrada em vigor do título único de transporte (Navegante) 2019

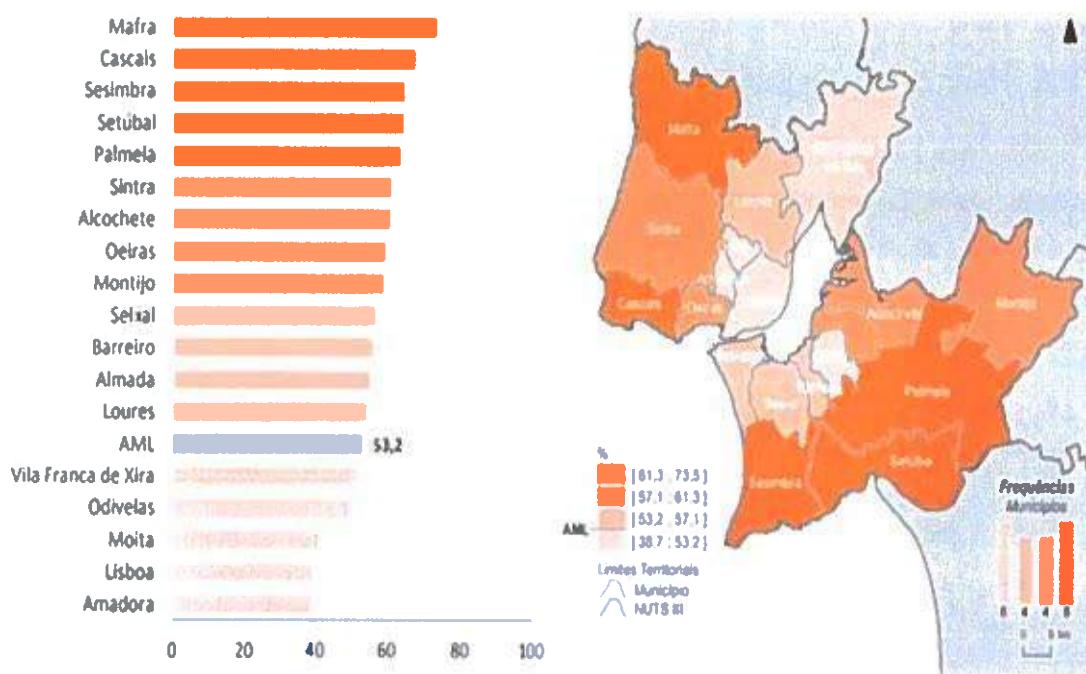


Gráfico 3 - Distribuição em % dos movimentos intra-municipais na AML. Fonte AML

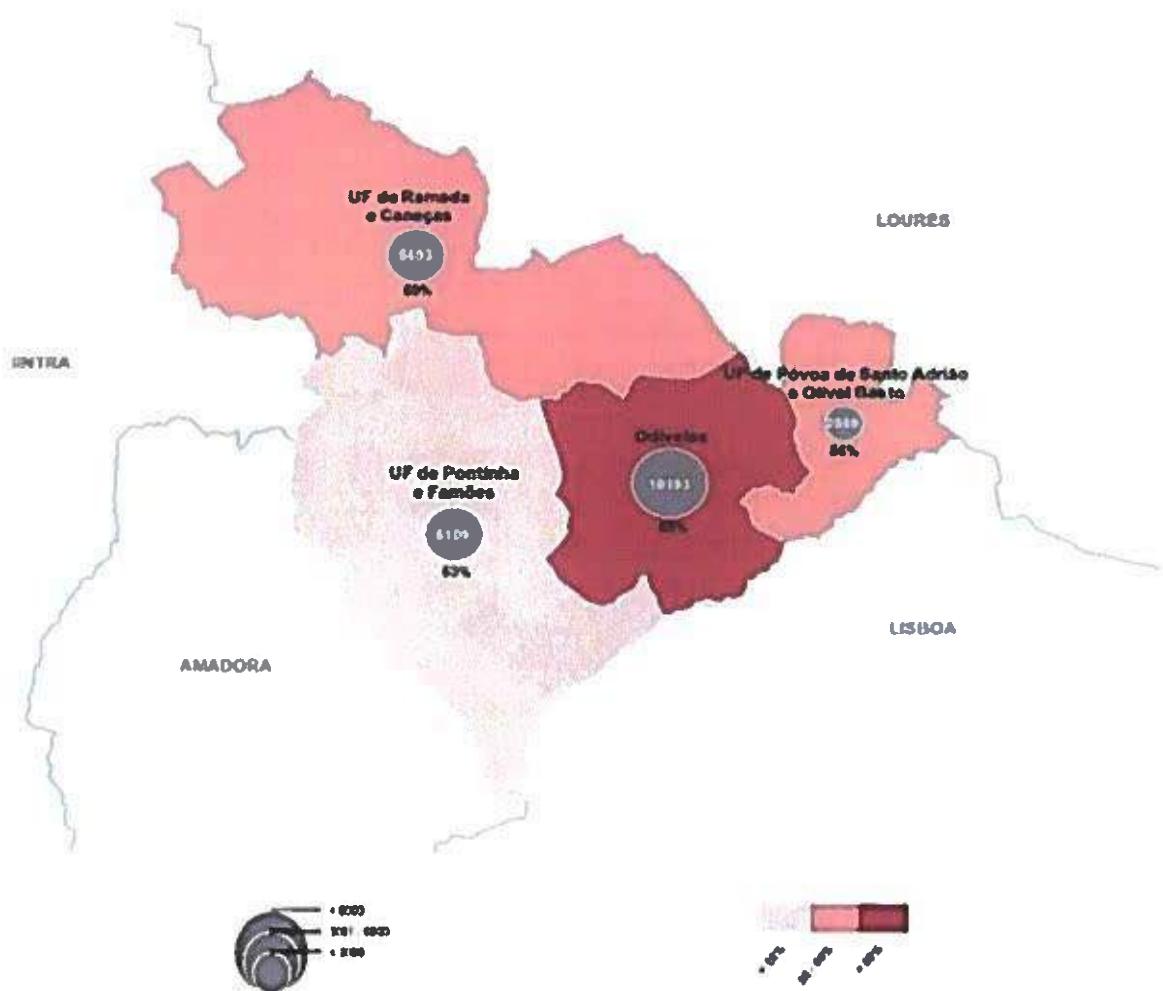


Figura 4 - Número de movimentos pendulares no interior da freguesia de residência – Peso das viagens internas na freguesia de residência no total de viagens – Fonte CMO 2020

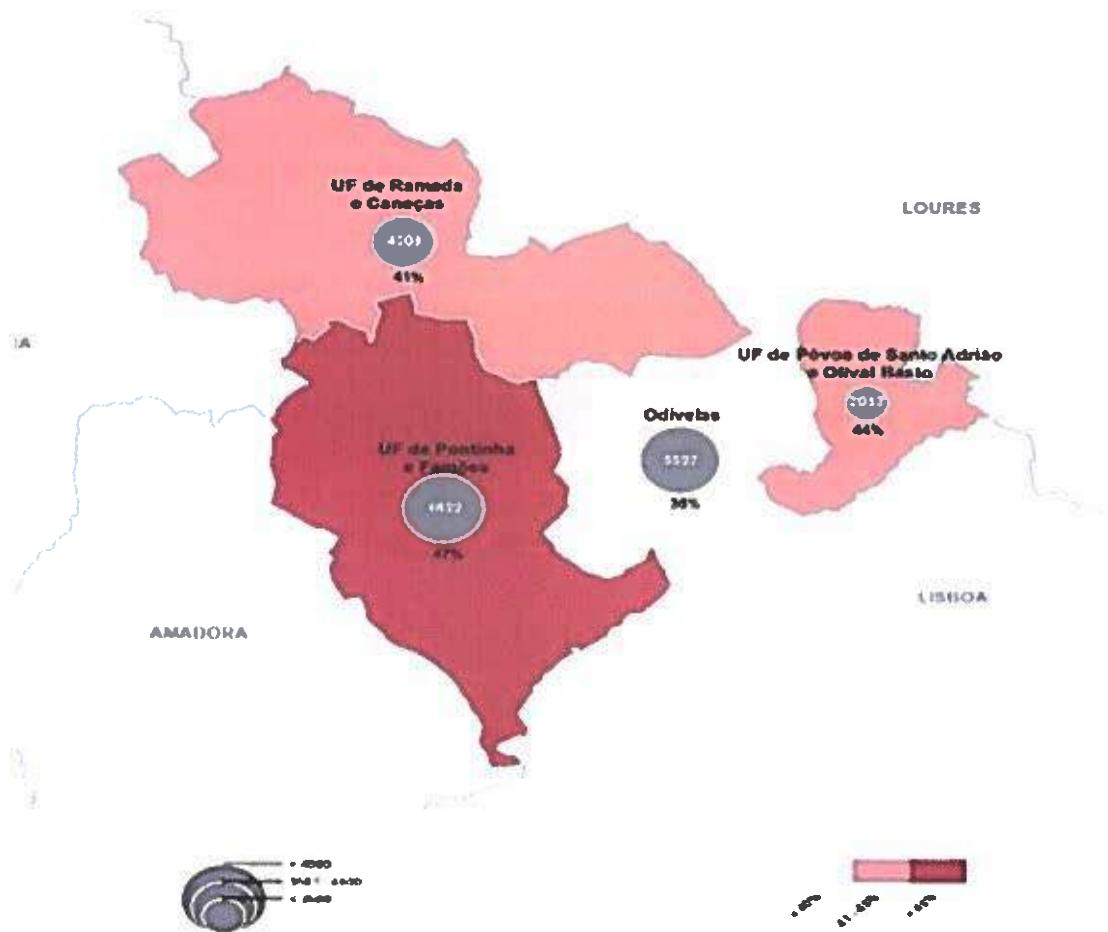


Figura 5 – Número de movimentos pendulares para outras freguesias do Concelho – Peso das viagens para outras freguesias do Concelho no total de viagens. Fonte CMO 2020

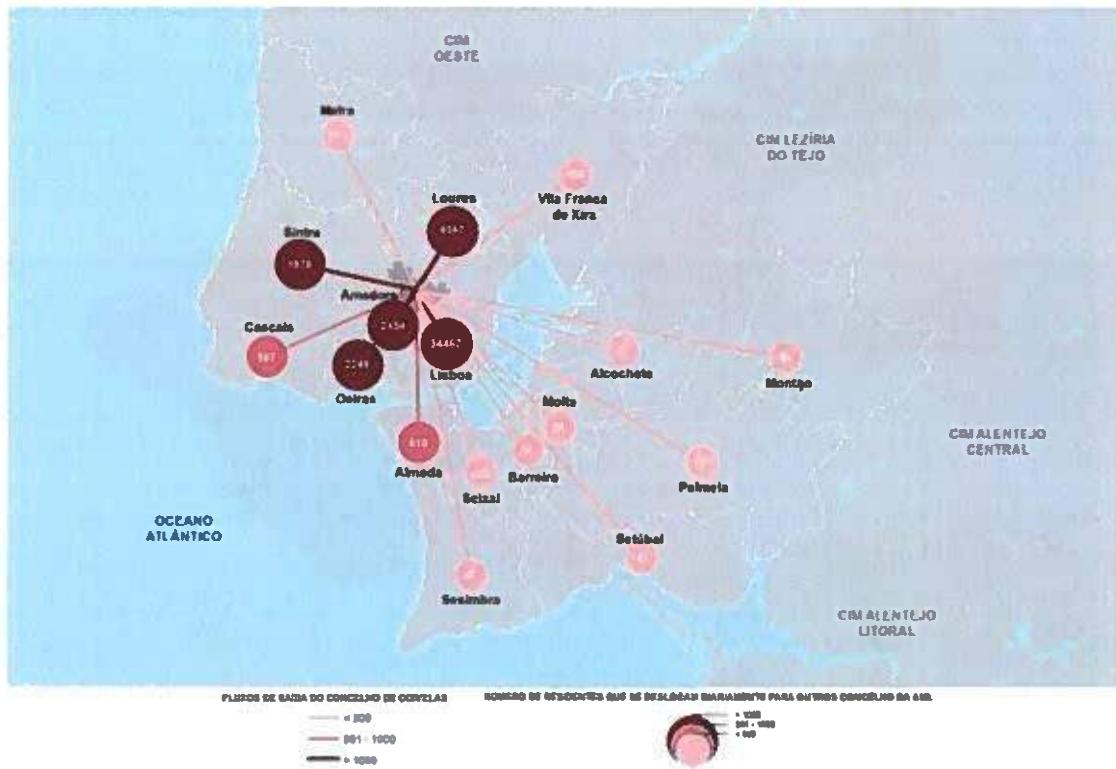


Figura 6 – Mapa de fluxos de saída diária em TI AML. Fonte AML

Em comparação, os resultados do inquérito realizado no âmbito da execução do Plano de Mobilidade de Odivelas (PMO, 2020), demonstram que 69.4% dos veículos particulares transportam apenas um indivíduo (23.7% - 2 indivíduos; 5.7% - 3 indivíduos) sendo que 66.6% das viagens realizadas têm uma periodicidade diária e 57.2% resultam de movimentos pendulares (Trabalho ou Escola).

Relativamente à taxa de motorização¹², observa-se um crescimento contínuo e assinalável de 327v/1000habitantes em 1998 (AML2001) para 427v/1000h em 2013 (AML2016) sendo que Odivelas se situa na metade superior dos intervalos estatísticos apresentados - 471 a 498 veículos por milhar de habitantes – sendo o crescimento registado entre 2005 e 2013 de 36%, o mais elevado na AM. Admitindo-se que, não existindo após 2013 factos relevantes que alterem a tendência de crescimento até então observada, em 2022 a taxa de motorização será mais elevada, aproximando-se dos 520 veículos por 1000 habitantes, fator decisivo para o aprofundamento de problemas graves nos domínios do estacionamento com naturais reflexos na libertação de espaço para a fruição humana não motorizada em contexto urbano.

¹² Taxa de Motorização – Número de Veículos registados por milhar de Habitantes.

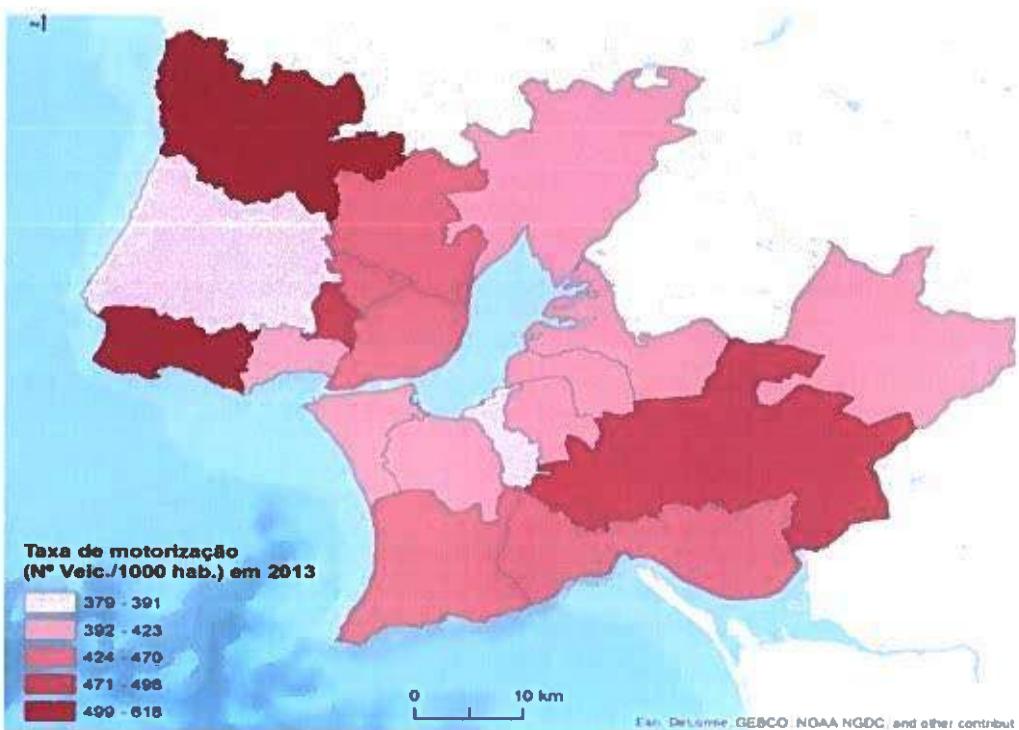


Figura 7 - Taxa de Motorização na Área Metropolitana valores por concelho - Fonte AML 2016

Em paralelo, subsistem ainda hoje, e não obstante as alterações profundas na gestão e oferta de transportes públicos na AML com a introdução de um novo sistema de bilhetética e preços de utilização, constrangimentos à utilização do transporte público coletivo, referindo-se “*a insuficiência e má qualidade do material circulante, a insuficiência de corredores viários dedicados a transportes públicos e de meios dissuasores de estacionamento ilegal ou desordenado*”¹³, justamente alguns dos elementos que o presente trabalho tenderá a valorizar nas propostas.

Como é evidente, a privilegiada localização da freguesia de Pontinha e Famões constitui-se como fator-chave para a valorização e atratividade territorial, porém o modelo de acessibilidades apresenta a necessidade de formação de uma estratégia local de mobilidade, tendo em conta a existência de elementos de grande relevância como o interface da Pontinha que se assume como uma condicionante crítica à gestão de redes e espaços públicos na área envolvente, nomeadamente no estacionamento de superfície.

Ao nível da mobilidade local, os designados “*missing links*”¹⁴ bem como fatores como: circuitos, horários, conforto, eficácia e rapidez, não estimulam a utilização dos transportes públicos como meio principal de mobilidade e são ainda um fator determinante para a formulação da decisão de utilização de transporte particular, nomeadamente para acesso a equipamentos de referência tais como equipamentos de saúde –

¹³PAMUS/AML -2014

¹⁴Ligações inexistentes entre pontos de distribuição de passageiros em proximidade

USF, Centros de Saúde e Hospitais - estabelecimentos de ensino, polos culturais ou equipamentos desportivos.

Destaque-se, neste aspeto, o facto de aglomerados importantes como o Bairro Novo de Santo Eloy, Paiã, Pontinha, Presa, Vale Grande ou Vale Pequeno não possuírem uma ligação direta à sede concelhia¹⁵, contrariando o disposto na lei de transportes públicos

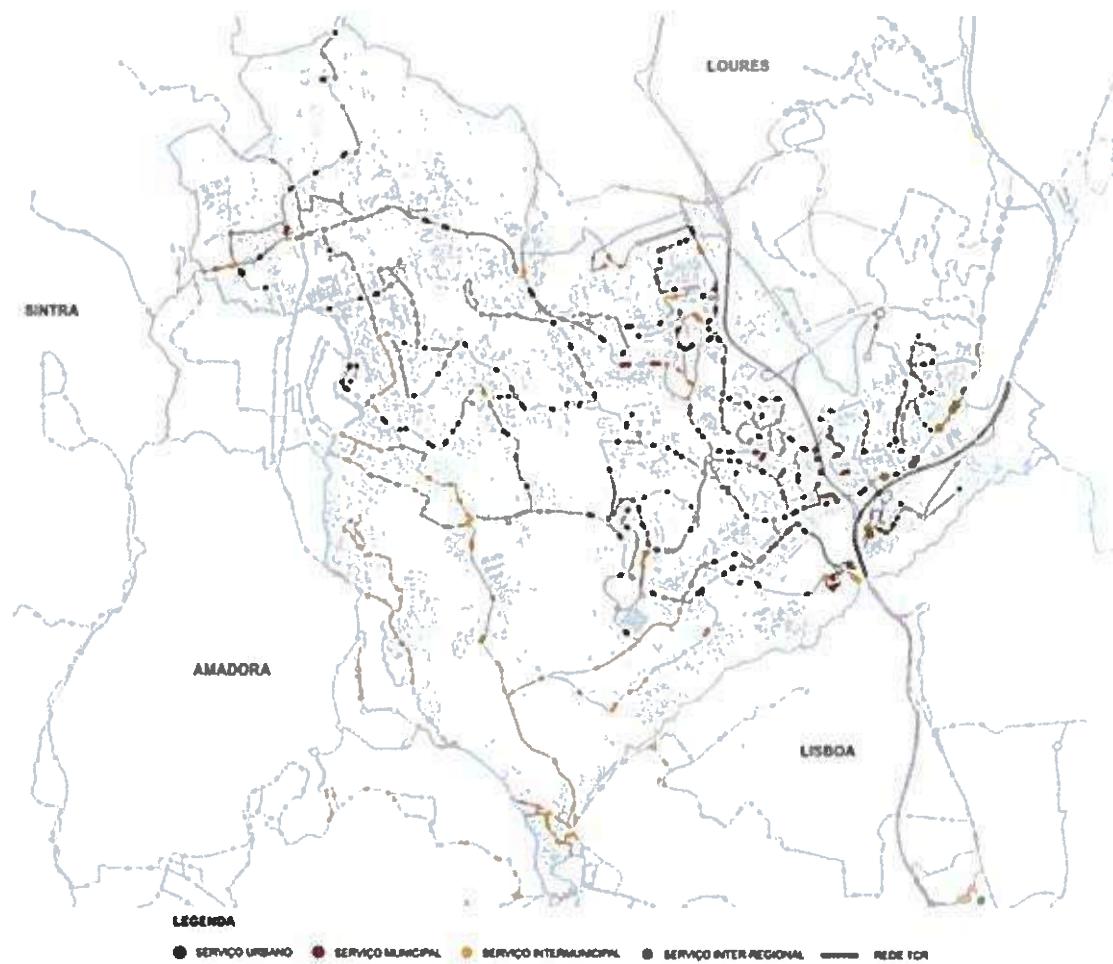


Figura 8 . Rede de TP no concelho de Odivelas por tipologia de serviço - Fonte CMO 2020

¹⁵ Dados apresentados no relatório de base ao Plano de Mobilidade de Odivelas

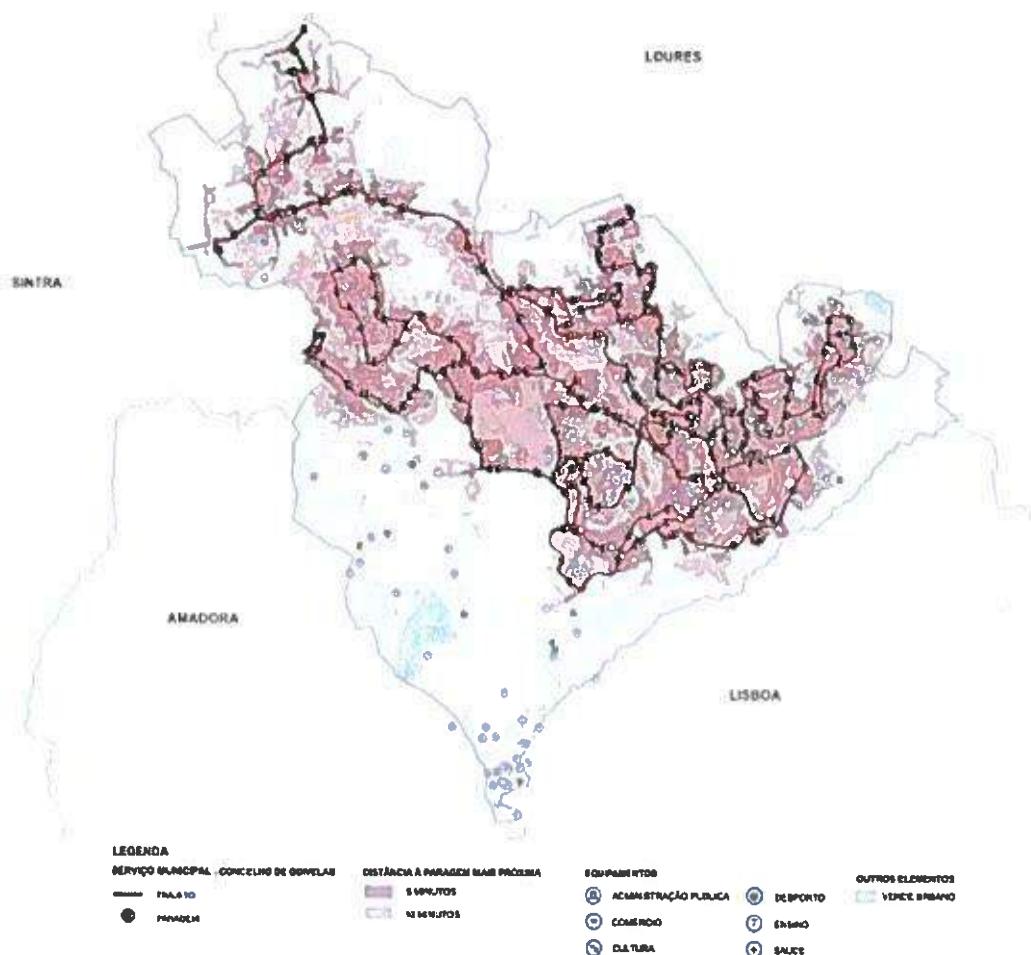


Figura 9 - Rede de TP Concelho de Odivelas por passagem – Fonte CMO

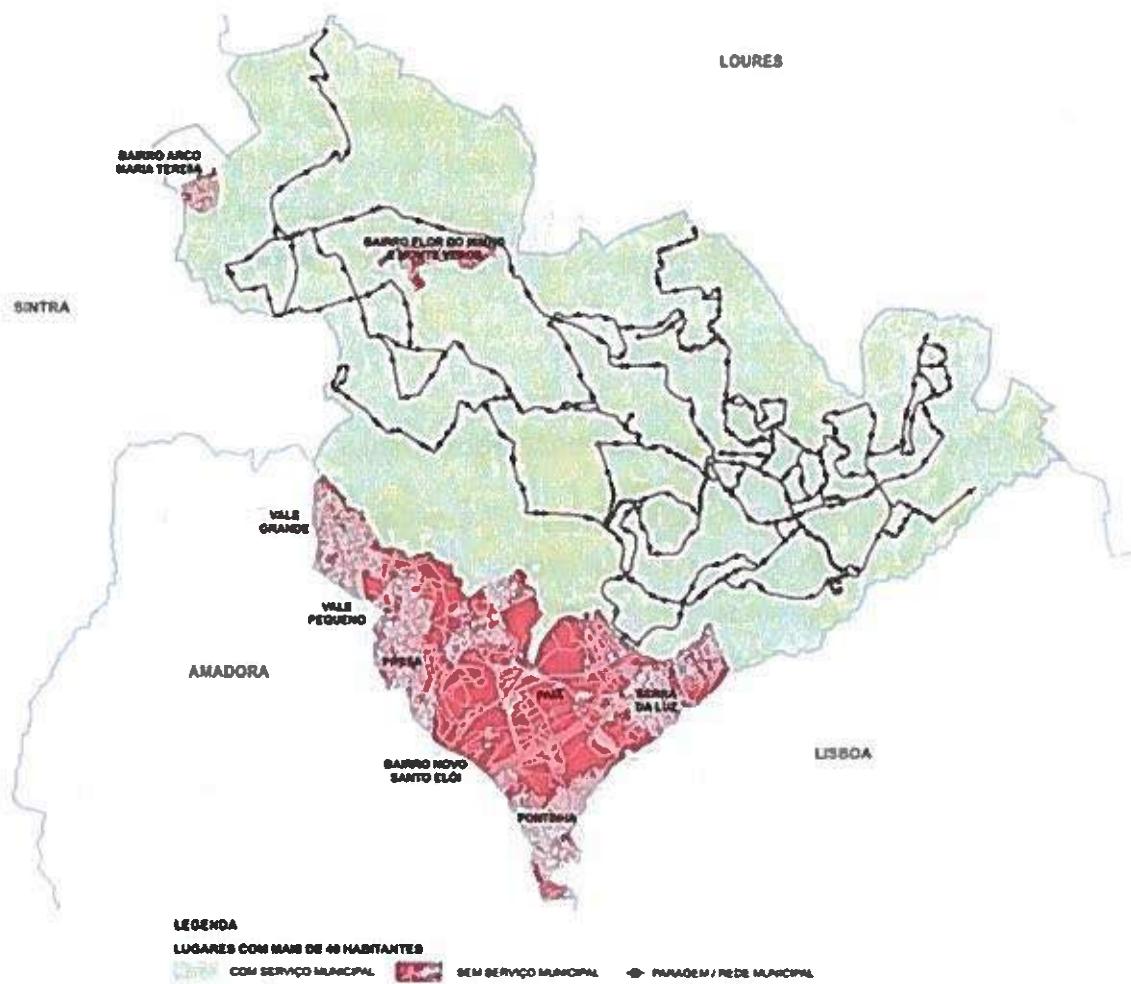


Figura 10 - Rede de Serviço de Transporte Público Municipal - Fonte CMO

A profunda alteração de estratégia e do sistema de gestão das redes de transportes públicos, designadamente com a nova estrutura metropolitana de transportes (AMT – Carris Metropolitana), permite identificar uma oportunidade de implementação de um novo modelo e, consequentemente, investimentos na geração de uma resposta mais eficaz às necessidades de transportes públicos coletivos, contrariando a estrutura de formação de oferta a partir do indicador exclusivo da rentabilidade, equilibrando assim trajetos estruturalmente deficitários.

Note-se que, à data de conclusão deste documento, e não obstante ser pública a entrada em vigor de um novo sistema de transportes na AML através da Carris Metropolitana, cujas alterações são sistémicas e

estruturais, era totalmente desconhecido o modelo de operação, designadamente rotas, linhas, horários ou termos da oferta, sendo apenas possível verificar intenções e compromissos, designadamente o alargamento do serviço em cerca de 30%, a redução da idade média do parque circulante e métricas de monitorização de eficácia do serviço.

Não obstante estes elementos serem importantes para a formação da decisão do utilizador, como fica demonstrado no relatório elaborado pelo INE (2017)¹⁶, as respostas para promoção da utilização do transporte público como primeira escolha, vão para além da oferta da rede e deverão ser complementados com fatores de apoio, tais como corredores dedicados – segurança e rapidez – e equipamentos de apoio ao estacionamento - intermodalidade – alguns dos elementos que se demonstram críticos na Freguesia de Pontinha e Famões.

2.4 –ACESSIBILIDADES E INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

A localização de importantes eixos rodoviários regionais e metropolitanos (IC17; IC16; IC22; A9) com acesso a vias de ligação rodoviária de perfil nacional (A8; A1; A2), complementadas pela ferrovia acrescentam valor e asseguram níveis de competitividade importantes quando em causa está a captação de investimento e atração de *massa crítica*, bem com a potencialidade de instalação de centros de conhecimento.

Da mesma forma, a proximidade ao Porto de Lisboa ou ao Aeroporto Internacional Humberto Delgado (10 min/média), fazem de Odivelas e da freguesia de Pontinha e Famões uma localização central no contexto metropolitano.

A qualidade, eficácia e proximidade destas infraestruturas viárias, a que se soma um conjunto de vias municipais, tem permitido consolidar a rede rodoviária, observando-se uma redução dos tempos de deslocação nos movimentos pendulares de acesso a pontos externos ao Concelho, mas ainda apresentando carências na mobilidade ponto-a-ponto de comunicação entre localidades.

Do ponto de vista da segurança na utilização, segundo o relatório de acidentes rodoviários – datado de março de 2022 e disponibilizado pela Polícia de Segurança Pública | Esquadra da Pontinha - a rede viária no território de responsabilidade desta esquadra é segura, sublinhando-se a inexistência de “pontos negros”¹⁷. A gravidade das ocorrências é ligeira ou sem gravidade, o que nos permite considerar que a rede

¹⁶ O relatório citado é anterior à entrada em vigor do novo sistema de bilhética partilhada e à nova tabela de preços introduzida a nível metropolitano com o passe “Navegante”.

¹⁷ Lanço de estrada, com máximo de 200 metros de extensão, no qual se registaram, pelo menos, cinco acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20

de acessibilidades responde às exigências atuais, sendo inclusivamente de destacar a qualidade e o bom estado da sua manutenção na esmagadora maioria dos percursos realizados.

Porém, conforme o previamente destacado, o território de Odivelas, com especial relevância para a freguesia de Pontinha e Famões, observa ainda desequilíbrios resultantes do seu processo de urbanização e de transformação de uso do solo que condicionam fortemente a implementação de uma visão estratégica, nomeadamente na mobilização de espaços necessários à instalação de uma rede de mobilidade alternativa ao automóvel, designadamente uma rede de percursos dirigidos à mobilidade suave ou de corredores especiais para transportes públicos.

A origem e forma de expansão urbana não permitiu uma hierarquização viária coerente, sendo que na área de Famões e parte norte da Pontinha, o desenho de circulação surge do somatório de projetos ou planos parcelares, não distinguindo vias pela sua relevância ou dimensão, numa estrutura continua de mobilidade condicionadora da possibilidade de implementação de modelos gestão de tráfego que promovam a acalmia ou a segregação de veículos por tipologia.

Em alguns pontos os perfis das vias são desadequados ou desajustados a uma utilização intensiva, não distinguem convenientemente o tráfego de mercadorias ou de veículos pesados, não obedecendo a uma lógica em que se estimule a redução de velocidade, tendo as intervenções realizadas optado, até ao presente, por ações físicas pontuais cujo alcance é limitado e não promove uma evolução da rede.

É patente e justificada a necessidade de investimento numa rede municipal de vias de interligação que assegure percursos fundamentais e remova dificuldades em aglomerados residenciais, as quais se consideram absolutamente essenciais e estruturantes num plano vasto de redução de tráfego não local e consequente libertação de espaço para a mobilidade sustentável estimulando a utilização de novos modelos de deslocação para equipamentos de referência.

Acresce a necessidade de se reponder a política de gestão de estacionamento em bairros maioritariamente residenciais ou com impactos resultantes da proximidade a infraestruturas de transporte de grande dimensão, visando a libertação e mobilização de espaços para a circulação pedonal ou clicável, a desocupação de passeios, ou simplesmente a capacidade de recolha e distribuição de tráfego das vias existentes através de um modelo coerente que privilegie a redução de emissões e ruído e limite atravessamentos em áreas com usos ou ocupações exclusivamente residenciais.

Conforme resulta do levantamento de rede de mobilidade suave, nomeadamente vias clicáveis, Odivelas apresenta um nível baixo quando comparado com outros concelhos da AML, sendo praticamente inexistente na freguesia de Pontinha e Famões, apesar de este ser o território que apresenta uma linha

contínua de maior dimensão e potencial de utilização, sem declives relevantes (Ligaçāo Pinhal da Paiā – Odivelas – Póvoa de St.º Adriāo).

Não sendo despiclendo considerar a orografia um fator relevante e limitador para a utilização de bicicleta como meio de transporte, deve considerar-se a necessidade de ligação e continuidade a outras estruturas através da instalação de uma rede de bicicletas eléctricas partilháveis, à semelhança de outros projetos em desenvolvimento nos concelhos de Lisboa ou Amadora.

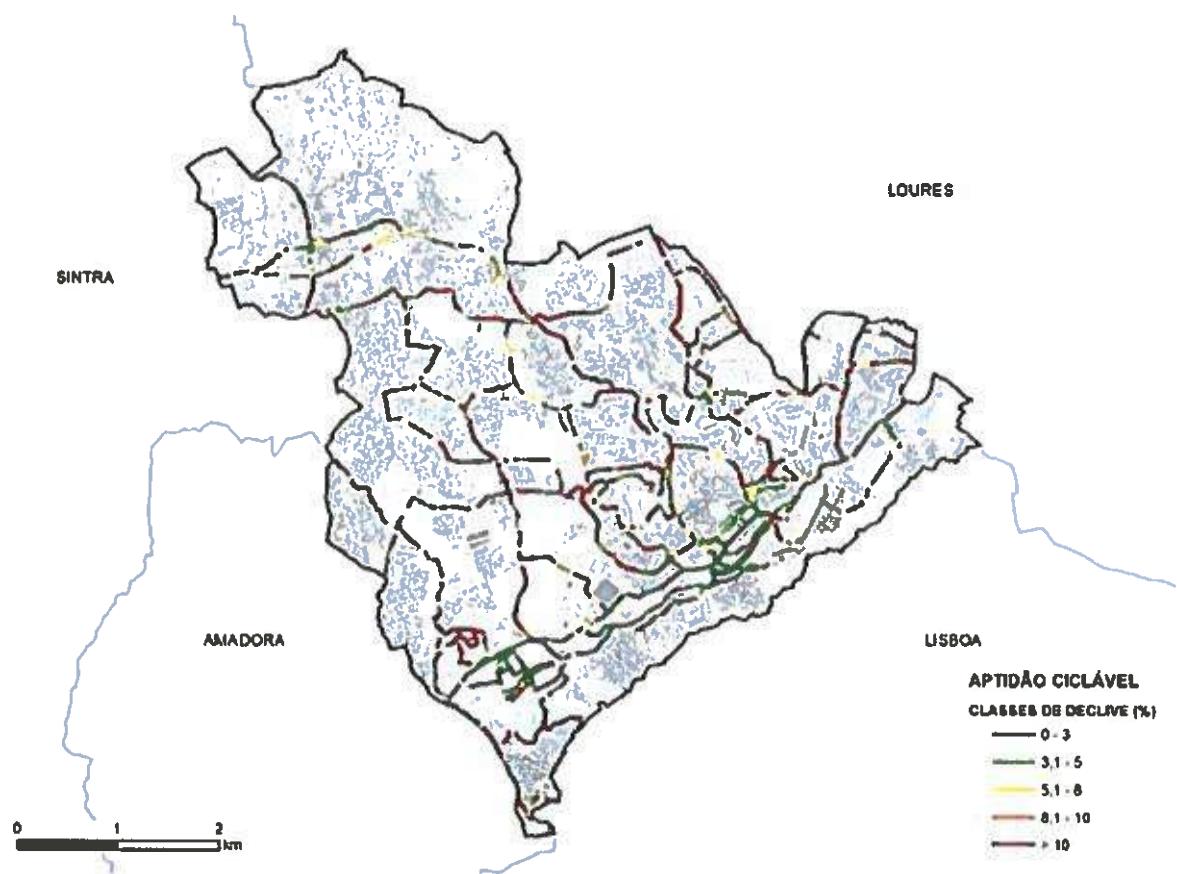


Figura 11 — Rede ciclável potencial no Concelho de Odivelas. Fonte CMO 2020

Capítulo II

Território de Ambições: Transformação e Reconhecimento

3 – POLÍTICAS PLANOS ESTRUTURAIS

3.1 – PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

O Plano de Ação da Mobilidade Sustentável da Área Metropolitana da Lisboa (PAMUS-AML) – agosto 2019 – surge na sequência e em coerência com Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbanístico (PEDU) – setembro 2015 – e do Acordo de Parceria entre a Comissão Europeia e o Estado Português para a elaboração de planos de natureza estratégica, visando enquadrar e sistematizar a possibilidade de acesso a apoios financeiros dos processos de candidatura regionais e municipais, disponíveis aos 18 Municípios da AML para a promoção de políticas para o baixo teor de carbono, sendo por isso um documento de enquadramento de leitura obrigatória.

Tal como um conjunto de outros documentos estratégicos, admite-se a necessidade da sua atualização face às alterações de circunstâncias e contexto resultantes de cenários mais exigentes e complexos, mantendo-se a atualidade de objetivos embora sendo previsível a revisão de metas e programas de concretização.

Sendo este um documento orientador de base e fundamental para a definição de prioridades de investimento público, que enquadra a possibilidade de acesso a recursos financeiros, o PAMUS-AML, determina também um conjunto de objetivos gerais que, sendo fixados para uma um universo territorial regional de dimensão relevante (AML), são ajustáveis a escalas de território municipais ou locais com as necessárias alterações e adequações, designadamente:

- a. Promoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis;
- b. Melhoria da eficiência energética e combustível do sistema de transportes;
- c. Estruturação do território metropolitano;
- d. Promoção da equidade social e coesão territorial;

De considerar ainda que o conjunto de planos estratégicos – Nacionais, Regionais e Locais – se enquadram através de hierarquização na Estratégia Europeia considerada através – entre outros documentos – do “Livro Branco – Roteiro do espaço único Europeu dos transportes” (2011), cujo horizonte referencial (2020) se mantém válido e atual, sendo por isso e objetivamente um elemento fundamental na definição de políticas, modelos e prioridades na área da mobilidade, da sustentabilidade ambiental e da organização e gestão do território.

Ainda no quadro dos compromissos estratégicos, destaca-se a "Estratégia para a Eficiência Energética – PNAEE2016" de 2013 que estabelece um conjunto de objetivos e orientações, sistematizando os apoios disponíveis para a transformação da mobilidade, nomeadamente através dos programas específicos para a mobilidade urbana e eficiência energética dos transportes.

Estabelece-se ainda a relação direta e indireta deste conjunto vasto de instrumentos, programas e mecanismos de referência com o "Programa Operacional Regional de Lisboa 2020", bem como com o RJSPTP – Regime Jurídico do serviço Público de Transportes e Passageiros (Lei 52/2015 de 09 de junho) e a Reforma da Fiscalidade Verde (Lei 82-D /2014 de 31 de dezembro).

3.2 – PLANO DIRETOR MUNICIPAL

O Plano Diretor Municipal de Odivelas aprovado em 2015 – 10ª sessão extraordinária da Assembleia Municipal - e promulgado em Diário da República n.º 171/2015, Série II de 2015-09-02, através do Aviso n.º 10014/2015 – versão em vigor com alterações – estabelece um conjunto de orientações estratégicas nas áreas alvo da Agenda 30.

O enquadramento de base e apresentado nas peças deste PDM, é um exercício rigoroso que confronta os decisores com a necessidade de opções políticas visando dotar o território do Concelho de Odivelas das estruturas e ferramentas necessárias a um crescimento social, económico e cultural sustentado no rigor orçamental, sem perder a ambição de se tornar uma referência na qualidade de serviços e infraestruturas disponíveis para os cidadãos.

Esta linha estratégica de orientação, que coloca em equilíbrio a necessidade de respostas e a sua urgência com a necessária prudência orçamental e financeira, é também a base de orientação e opção presente na elaboração da Agenda 30, traduzindo assim um alinhamento sólido com os grandes instrumentos de planeamento em vigor.

Admitindo-se que as conclusões de base apresentadas neste plano local, na dimensão e escala de análise necessária, se encontram basicamente em linha com o diagnóstico e as suas conclusões, apresentados no Plano Diretor Municipal, designadamente no constante no volume 3 desse documento – Relatório de fundamentação das opções do plano de junho 2015 – importa considerar os grandes constrangimentos de base e que se podem ler como vulnerabilidades limitadoras e, partir desse diagnóstico, enquadrar as grandes prioridades para uma transformação

do território da freguesia e que aliás constam já do Plano Nacional de Ordenamento do Território (PNOT), nomeadamente:

- a. Expansão urbana desordenada, fragmentada e desqualificação do tecido urbano e espaços envolventes.
- b. Ineficiência e insustentabilidade ambiental e económica nos domínios dos transportes e da energia
- c. Ausência de uma cultura cívica de ordenamento do território e ineficiência dos sistemas de informação e planeamento territorial.

A leitura destas vulnerabilidades e fragilidades deve, porém, ser atualizada à luz do trajeto e medidas entretanto adotadas no desenvolvimento de uma política local, designadamente o forte investimento em infraestruturas públicas municipais, a evolução ao nível dos sistemas de informação e planeamento territorial, sem perder de vista os grandes objetivos regionais fixados no Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT AML), as quais se integram também no conjunto de objetivos genéricos e materiais do presente documento, a saber:

1. Definição de políticas ambiciosas de qualificação das infraestruturas, equipamentos, serviços, espaços públicos e ambiente.
2. Potenciar novas centralidades, combater o crescimento urbano extensivo, reduzir a dependência do transporte individual e promover a mobilidade sustentável.
3. Completar as infraestruturas rodoviárias circulares e criar eixos que articulem as nucleações periféricas.
4. Qualificar os subúrbios promovendo a inserção urbana das áreas críticas e contrariar a segregação.
5. Recuperação de áreas de habitação degradada.
6. Desenvolver mecanismos de participação das populações no ordenamento do território.

Os objetivos genéricos propostos no PROT AML encontram desenvolvimentos em concreto no PDM de Odivelas – versão em vigor – e por consequência estão integrados na visão exposta na Agenda 30, designadamente no quadro de objetivos das linhas de desenvolvimento, dos quais se sublinham as ações:

- i. Implementação de novos nós da Radial da Pontinha – Objetivo 1.1
- ii. Implementação de novas distribuidoras principais T14 e ligação da Pontinha ao nó das Patameiras – Objetivo 1.1
- iii. Beneficiação de interfaces e parques de estacionamento – Objetivo 1.1
- iv. Resolução das áreas problema, designadamente os aglomerados na vertente sul – Objetivo 1.5

- v. Promoção da melhoria da legibilidade e mobilidade Intra concelhia – Objetivo 2.1
- vi. Estruturar e criar uma rede qualificada de espaços de encontro e socialização; intervenção nos espaços públicos ocupados com estacionamento, praça Herminio Estrela e espaço “próximo” da delegação da Junta de Freguesia em Famões – Objetivo 2.2
- vii. Remoção das barreiras arquitetónicas – Objetivo 2.2
- viii. Estudos de trânsito – hierarquização, definição de sentidos e sinalética diferenciada – Objetivo 2.4
- ix. Estudos Urbanísticos para planeamento e ordenamento de espaços de centralidade - Objetivo 2.4
- x. Requalificação de espaços de fratura socio-urbanística – Objetivo 2.4

Assim, é relevante sublinhar a partilha de objetivos e metas entre os diversos planos, sendo que a proposta apresentada na forma de proposta de Plano Local para a freguesia de Pontinha Famões, visa introduzir uma unidade de escala mais aproximada e definir objetivos e um modelo de gestão dos mesmos face às múltiplas necessidades, assumindo a ambição de propor um conjunto mais vasto de intervenções num horizonte temporal mais alargado.

3.3 – PLANO DE MOBILIDADE MUNICIPAL

O Plano de Mobilidade Municipal (PMO), aprovado na 20ª Reunião de Câmara de 14 de outubro de 2020, é um documento estratégico cujo objetivo central é: *“encontrar soluções sustentadas de mobilidade para a resolução dos problemas relacionados com a circulação automóvel, estacionamento e transportes públicos (...)"* destacando-se a prioridade a formas de mobilidade mais sustentáveis e orientadas para a circulação pedonal, ciclável, num quadro de objetivos em linha com as orientações estratégicas dos planos Europeus e Nacionais para a Mobilidade.

A Agenda 30 - Plano Local de Valorização do Espaço Público e Mobilidade da Junta de Freguesia de Pontinha e Famões partilha – assumidamente - um conjunto de propostas inscritas no PMO, um documento ambicioso e que adota de forma “corajosa” uma “*timeline*” de referência muito concreta apoiada num modelo de monitorização que traduz em 3 níveis a prioridade de execução das intervenções ou decisões – Curto Prazo (Até 2021), Médio Prazo (Até 2025), Longo Prazo (Até 2030).

A identificação de conclusões e estrutura de prioridades e objetivos entre propostas, garante a capacidade de realizar a visão para uma modernização da freguesia, designadamente nas áreas da Mobilidade e Sustentabilidade, porém destaca-se a opção, no PMO, pelo menor aprofundamento de propostas para a melhoria e qualificação do espaço público e do edificado, âmbito que – conforme já referido – está dependente de enquadramento específico ao nível dos Instrumentos de Gestão do Território, e que deverá ter um tratamento específico.

Ao nível das prioridades enunciadas, destaca-se a necessidade de concretização de um conjunto de infraestruturas como plataforma para a conclusão da rede viária municipal. Neste aspeto considera-se relevante ponderar, como aliás o PMO expõe de forma clara, que a Freguesia de Pontinha e Famões, apresenta as mais severas carências de um modelo de mobilidade que promova a redução de emissões, a rapidez e segurança das deslocações, a implementação de corredores dedicados ou a adoção de um sistema interligado de vias que promovam a concentração e distribuição de tráfego de forma equilibrada.

Sendo a gestão do estacionamento decisiva para a melhoria do espaço público, especialmente em áreas consolidadas e densificadas, o PMO aponta um caminho que partilhamos, ainda que neste aspetto a urgência da concretização das medidas indicadas no Plano Municipal se considere pouco ambicioso face à emergência em alguns pontos do território, sendo que nos permitimos antecipar as metas e objetivos, bem como apontar metodologias de implementação diversas tendo em conta o grau de urgência das respostas e severidade dos problemas.

Não sendo um fator realçado no plano, a interdependência e a necessária participação das estruturas autárquicas de base – Juntas de Freguesia – é, do nosso ponto de vista, decisivo no sucesso dos processos de transformação, não só pela capacidade e proximidade aos cidadãos e organizações, mas também pela experiência de estímulo à participação e uma eficácia garantidamente superior na realização de pequenas intervenções que sentem pontuais ou excepcionais, podem assumir um carácter estrutural para o sucesso da implementação do plano geral.

Ainda que este PMO surja claramente prejudicado por eventos posteriores à sua elaboração, que naturalmente limitaram ações sequentes à sua aprovação, e por um contexto económico de grande volatilidade e imprevisibilidade, a sua importância e significado, especialmente no diagnóstico e na produção de metas e objetivos, sugere a necessidade da sua reactualização, designadamente quanto às metas de curto prazo, sem por em causa a sua manutenção como instrumento sólido para a definição de estratégia e ação, é claramente aconselhável e manifestamente determinante para o Concelho e, consequentemente para a Freguesia de Pontinha Famões.

Porém, se o Plano Municipal de Mobilidade perdeu alguma atualidade ao nível do calendário proposto para algumas das metas e objetivos face à alteração de contexto, é também forçoso sublinhar que a realidade de hoje ao nível dos recursos existentes é particularmente diversa do contexto em que este plano foi produzido.

O aumento e disponibilidade de recursos, bem como a sua forma de mobilização e utilização, nomeadamente o Plano de Recuperação e Resiliência, ou indiretamente através da reestruturação do Programa Europeu de Investimento e Coesão - Portugal 2030, constituem-se como instrumentos fundamentais para áreas e temáticas como a Mobilidade, a Sustentabilidade ou a Inovação assumindo,

pela sua dimensão financeira, um carácter absolutamente central na promoção da alteração de hábitos e mentalidades, na renovação de equipamentos ou infraestruturas, bem como na aquisição de ferramentas e recursos tecnológicos que promovam e sustentem uma alteração sistémica no modelo de gestão do sector público nas áreas da qualificação urbana, da mobilidade e das acessibilidades.

É na capacidade de mobilizar e executar os recursos, que estará diretamente relacionada com o mérito que as estruturas de gestão revelem em adotar modelos mais ágeis de cooperação e decisão, que se encontra um dos fatores críticos para o sucesso das políticas de modernização que se pretendem implementar e que constam da presente proposta de Agenda.

Assim, é a partir de um diagnóstico extenso, detalhado, aceite pelas estruturas de decisão municipais, que se mantém atual, em que se revelam de forma clara as vulnerabilidades patentes na Freguesia de Pontinha e Famões, que a Agenda 30 se propõe a concretizar no plano local, as principais diretrizes emergentes de uma série de instrumentos gerais e validados pelos órgãos competentes e, dessa forma, sugerir e estimular um conjunto de intervenções através de um novo paradigma de participação, que convoca o setor público através das autarquias locais e a sociedade civil à promoção de mudança estrutural no prazo de uma década.

Capítulo III

Território Convergente: Momento e Futuro



AGENDA 30



4 – COMPROMISSOS E FONTES DE FINANCIAMENTO

4.1 – METAS E OBJETIVOS AMBIENTAIS E ENERGÉTICOS NO PLANO DA MOBILIDADE

As emergências climática e energética, são reconhecidamente fatores centrais e prioritários na definição das agendas de políticas públicas tendo vindo a merecer ao longo dos últimos meses um incremento ainda mais substancial na urgência da resposta, sendo por isso também determinantes na formulação de prioridades de investimento nas áreas da gestão e programação do espaço urbano e da mobilidade.

Se a definição de uma estratégia para a mobilidade é decisiva na capacidade de garantir o cumprimento das metas e compromissos ambientais e climáticos, a definição de modelos de gestão do espaço público ocupam igualmente um lugar cimeiro na lista de prioridades e preocupações, designadamente na capacidade de garantir uma maior eficiência na sua gestão e uma poupança dos recursos necessários à sua manutenção.

É na sequência da partilha do espírito dos compromissos com o clima, em que o mérito dos investimentos se afere, também, pela sua capacidade de transformar as dinâmicas ambientais e energéticas, ao mesmo tempo que se reconhece a absoluta emergência de alteração de comportamentos – nos decisores e utilizadores – que a Agenda 30 integra e valoriza os compromissos assumidos pelo Estado Português junto dos seus parceiros, traduzindo nas propostas formuladas a preocupação de garantir elevados padrões de qualidade de vida aos cidadãos na utilização do espaço público através da escolha racional dos meios, recursos, modelos e metodologias.

É, aliás, nesse princípio orientador que se estabelece, nos grandes instrumentos financeiros, uma direta relação entre objetivos ambientais, redução de emissões e transição energética, e a possibilidade de acesso a recursos financeiros e fontes de financiamento.

Estes objetivos resultam da aplicação de metas e compromissos assumidos pelo Estado Português no plano dos grandes pactos e acordos globais, de entre os quais se destacam:

- A última Cimeira do Clima (COP2021) realizada em Glasgow que concretizou um conjunto de compromissos, traduzidos em metas consistentes, para uma redução efetiva de emissões, aos quais Portugal e a Área Metropolitana de Lisboa estão obrigados.
- O Pacto Ecológico Europeu – documento ainda em formalização – que define, para já, grandes objetivos de entre os quais se destacam pelo impacto direto na formulação de políticas locais, a redução de 90% das emissões resultantes do sector dos transportes até 2050.
- O “Objetivo 55” – julho 2021 – em que a Comissão Europeia define uma redução de 55% das emissões com origem automóveis de passageiros e 50% para os comerciais ligeiros, até 2030 com referência aos

dados de 2021, sendo esta uma meta intermédia para o objetivo da redução de 100% das emissões provenientes de automóveis de passageiros e ligeiros de mercadorias até 2035.

Estas metas e objetivos determinam a consistente e consequente mobilização de recursos para uma alteração total nos hábitos e formas de mobilidade e, naturalmente, na redefinição e redimensionamento das redes de infraestruturas de acessibilidade.

Não sendo ainda clara a forma como este modelo se operará no concreto, é possível prever que, no curto prazo, o acesso a financiamentos estará dependente de uma agenda para a sustentabilidade, fator decisivo para integrar nos modelos de gestão das entidades públicas, políticas para a promoção da sustentabilidade.

4.2 –FONTES DE FINANCIAMENTO E RECURSOS DISPONÍVEIS

4.2.1 - PORTUGAL 2030

Com uma dotação global de 23 mil Milhões de Euros (22.995M€)¹⁸ e um horizonte de aplicação compreendido entre 2021 e 2027, o programa Portugal 2030 traduz o acordo de parceria entre Portugal e a Comissão Europeia, organizando-se em 5 objetivos estratégicos e 12 programas:

1. OP1 - Europa mais inteligente – no valor de 5.305M€ visa garantir o investimento em inovação, digitalização, competitividade das empresas, transição industrial e empreendedorismo
2. OP2 - Europa mais verde – Valor de 5.378M€ para a sustentabilidade e emergência climática, estímulo à economia circular, à inovação para a descarbonização.
3. OP3 - Europa mais conectada – Dotação inicial de 1.944M€ para redes de transportes estratégicas e redes de comunicação de nova geração para a transição digital
4. OP4 - Europa mais social – Investimentos de 7.883M€ em Educação, Igualdade, acesso a cuidados de saúde, emprego, formação e inclusão social.
5. OP5 - Europa mais próxima dos cidadãos – Com um valor de dotação inicial de 1.567M€

Dos 12 programas registam-se com especial atenção:

- a. Ação Climática – Visa a promoção de políticas e investimentos nas áreas da Transição Climática, da Economia Circular e Mobilidade Urbana através do OP2 com recursos mobilizados no quadro do Fundo de Coesão.
- b. Programa Lisboa – Direcionado especificamente para investimentos na Área Metropolitana de Lisboa no quadro das Políticas Públicas, recorre ao FEDER e FSE através dos OP5; OP2 e OP1, tendo uma dotação inicial de 381M€.

¹⁸ Recursos garantidos através do FEDER – 11.494 M€; FSE – 7.497 M€; FC – 3.399M€; FTJ 224M€ e FEAMPA – 379 M€

- c. Assistência Técnica – Direcionado a entidades que estejam diretamente envolvidas na coordenação e gestão dos fundos, designadamente em áreas como a monitorização, avaliação e comunicação, no valor de 693 M€.

Sendo o Instrumento Financeiro da UE com maior dimensão financeira e com uma margem de operação mais alargada, quer nos objetivos quer no horizonte temporal da sua aplicação é, também, nas metas e prioridades, o instrumento que pode assegurar as transformações mais sensíveis, nomeadamente quando em causa estão alterações de modelo particularmente profundas que incidem também sobre a forma de administração pública, fator determinante para o sucesso.

4.2.2 – PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA

O Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) surge no âmbito do conjunto de mecanismos definidos pela União Europeia como resposta às consequências económicas e sociais resultantes da pandemia por SARS-COV2 (Covid 19) – *Next Generation EU*.

Sendo um instrumento de repartição de recursos associado a um modelo de transição climática, energética e económica, a sua relevante dimensão financeira permite o acesso de Portugal a um montante de 16,6 mil milhões de euros, sendo que destes 13.944 mil milhões (84%) serão garantidos através de apoios e subvenções e 2.7 mil milhões de euros (16%) em regime de empréstimo com juros negociados, garantindo-se a robustez necessária a um processo de investimento e transformação significativo. Acrescem a estes valores 2.3 mil milhões de euros, que poderão ser mobilizados através de empréstimos garantidos pela UE, sendo que esta parcela está sujeita a avaliação pelo governo português durante o 2º semestre de 2022.

O conceito genérico presente no PRR traduz-se em 3 vertentes muito concretas: Resiliência com 2/3 do Programa e um envelope financeiro de 11.125 M€; Transição Climática e Transição Digital conjuntamente correspondem aos restantes 33% do total disponível, formulando a partir destas vertentes um total de 20 componentes, 37 reformas e 83 investimentos.

Não sendo uma prioridade, neste momento, uma análise mais detalhada, situámos esta abordagem apenas nos elementos estruturantes que nos permitem antecipar potenciais interesses para a formulação de propostas ou políticas locais nas áreas da valorização do espaço público e da mobilidade – através da incorporação da inovação e do conhecimento - e cuja ligação aos objetivos orientadores da Agenda 30 se pode considerar como justificada ou útil no processo de formação de candidaturas de acesso aos recursos disponíveis.

A Tabela 2 apresenta esquematicamente a organização do PRR nas componentes direta ou indiretamente relacionáveis com as propostas apresentadas no presente documento e, por conseguinte, a atenção necessária no processo de formação de candidaturas aos recursos disponíveis.

Área	Recursos (M€)	Objetivos	Propostas	Dotações Iniciais (M€)
Resiliência	11.125	C3 Respostas Sociais	Programa Integrado de Apoio às comunidades Desfavorecidas das Áreas Metropolitanas ¹⁹	833
		C5 Capitalização e Inovação Empresarial	Reforma da cooperação entre Ensino Superior e Administração Pública	2.914
Transição Climática	3.059	C13 Eficiência Energética em Edifícios	Programa de eficiência de recursos da Administração Pública 2030 (ECO.AP2030)	660
		C15 Mobilidade Sustentável	Reforma do Ecossistema de Transportes Metro Ligeiro de Superfície de Odivelas	967
Transição digital	2.460	C17 Qualidade e sustentabilidade das finanças públicas	Modernização e simplificação da gestão das finanças públicas	406
		C19 Administração Pública, Capacitação, Digitalização e Interoperabilidade	Reforma funcional e orgânica da Administração Pública Administração Pública capacitação para geração de valor público	578

Tabela 2- Síntese do PRR em áreas aplicáveis aos objetivos do Plano de Valorização do Espaço Público e Mobilidade

¹⁹ Já a decorrer no quadro da Câmara Municipal de Odivelas

Capítulo IV

Território de Compromisso: Determinação e Humildade

5 – PLANO LOCAL DE VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E DA MOBILIDADE

5.1 – CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO POR UNIDADES DE GESTÃO

O espaço público enquanto elemento de *Comunidade* em contexto urbano é o “território de fricção” entre diversos interesses, por vezes antagónicos, e um espaço de geração e agregação de valor.

A identificação e apropriação da *Comunidade*, enquanto conjunto de interesses coletivos e expectativas individuais, com o espaço público é um critério de base à formulação das propostas da Agenda 30. Porém, reconhece-se a absoluta necessidade de clarificar que a urgência, dimensão e características das respostas às necessidades diagnosticadas, variam significativamente numa área que se caracteriza pela sua relevante multiplicidade.

Reconhece-se igualmente que o investimento privado em complemento ao público, é fundamental em operações de reabilitação e regeneração urbana estando diretamente relacionado com a capacidade de gerar atratividade potenciando a rentabilidade, sendo evidente a adoção de um conjunto de políticas que promovam a renovação urbana e estabeleçam equilíbrio entre funções, sendo essa uma tarefa inalienável das entidades públicas no quadro dos Instrumentos de Gestão Territorial.

Admite-se, por isso, que é fundamental a decisão sobre a criação de mecanismos ágeis que proponham modelos que estimulem a reabilitação urbana e consequentemente a regeneração de espaços e zonas públicas de forma consistente e coerente, designadamente nas áreas deprimidas ou descaracterizadas, sendo essa uma prioridade a incluir na agenda e modelo de gestão do território a definir para a freguesia.

Conforme já demonstrado, o território da freguesia de Pontinha e Famões é diverso, complexo e exigente do ponto de vista da correção de desequilíbrios e da programação urbana que vise a modernização das suas infraestruturas assegurando a preservação do património histórico, cultural e ambiental.

A garantia de equidade territorial surge assim da consciência de que, para exigências distintas, as respostas devem ser igualmente distintas.

A opção por propor uma partição do território assumindo 3 unidades de gestão que evidenciem exigências comuns surge, neste quadro, como uma resposta lógica e necessária para clarificar e justificar as prioridades e opções da Agenda 30.

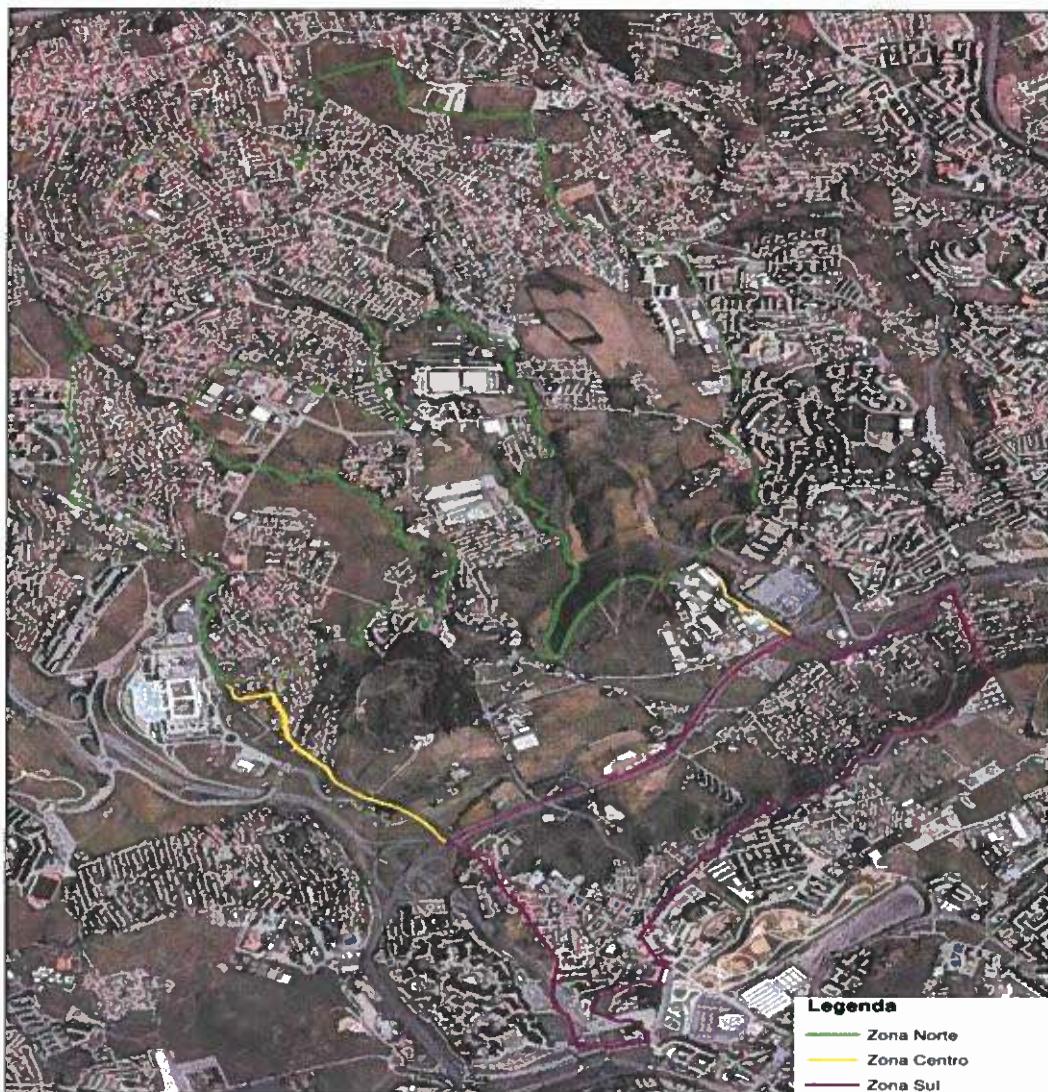


Figura 12 – Proposta de repartição do território da freguesia por unidade de gestão

5.1.1 - Unidade de Gestão Norte – Estendendo-se em coroa pela zona a norte da freguesia, do Bairro do Sol Nascente passando Bairro da Encosta do Mourigo, Casal da Silveira, Casal do Bispo até ao Casal da Perdigueira, caracteriza-se por um tecido urbano de baixa ou média densidade com uma função maioritariamente habitacional de tipologia uni ou bi-familiar, com a existência pontual de unidades de atividades económicas de micro ou pequenas empresas.

No plano da Mobilidade as principais carências diagnosticadas prendem-se com uma malha viária sem hierarquia coerente que, apesar de assegurar uma relativa fluidez de tráfego, não permite a existência de

corredores dedicados a transportes públicos ou rede de mobilidade suave, bem como a necessidade de conclusão de eixos viários de referência dos quais se destaca a T14 de ligação à IC16.

No espaço público, observa-se a existência de diversas áreas expectantes cuja integração no domínio público municipal resultou de operações de reconversão dos aglomerados de gênese ilegal e que se mantém sem utilização ou sem fim programado, destacando-se a existência de 3 linhas de água relevantes cuja valorização ambiental deve merecer especial atenção.

Não existem áreas com níveis de degradação assinaláveis ou significativos e, apesar dos pontuais elementos de desvalorização ou desajustamento de redes e infraestruturas viárias e pedonais, na maior parte deste território o ambiente urbano está valorizado. Grande parte dos processos de reconversão foram concluídos com sucesso, resultando uma rede de infraestruturas em pleno funcionamento e utilização, nomeadamente as redes de distribuição de água, recolha e encaminhamento de águas residuais e distribuição de energia elétrica.



Foto 1 – Vista de acesso ao Bairro do Sol Nascente, via projetada e em fase de procedimento para execução



Foto 2 – Insuficiência de hierarquização de vias potenciando fatores de risco



Foto 3 – Desajustamento de perfis de via ao tipo de utilização com potencial conflito



Foto 4 - Necessidade de regulação de mobilidade (sinalética p.ex.) para uma gestão racional das acessibilidades – Bairro do Saramagal



Foto 5 - Vias de penetração e distribuição com necessidade de melhor sinalética e estudo de criação de corredores dedicados a mobilidade suave e/ou Transportes públicos – Rua Padre Cruz, Bairro de São Sebastião



Foto 6 - via T14, ligação de Famões à IC16. Troço concluído



Foto 7 - Via T14, troço projetado por concluir. Via fundamental para garantir uma melhor acessibilidade e uma gestão eficiente da mobilidade

5.1.2 Unidade de Gestão Centro – Do Pinhal da Paiã a leste e norte do Rio da Costa ligação às antigas instalações da *Cometna* e *Segulim* na Vila de Famões, incluindo os bairros da Quinta do Pinheiro, Casal da Serra e Milharada e Alto de Famões.

Área em cuja densidade construtiva é média e baixa em aproximadamente 70% do território urbano, com importantes zonas de expansão dedicadas (PDM em vigor) a instalação de atividades económicas. Nesta área concentram-se as 2 principais zonas de atividades económicas – Paiã e Quinta do Segulim, incluindo a estrutura logística situada nas antigas instalações da “Cometna”.

A rede viária pode ser considerada como insuficiente ou desajustada em alguns pontos específicos, quer, nos perfis ou extensão face às necessidades previsíveis e resultantes dos volumes de tráfego da plena utilização da densidade construtiva, quer, da tipologia de utilização atual resultante da instalação de uma unidade logística de dimensão muito relevante (Cometna).

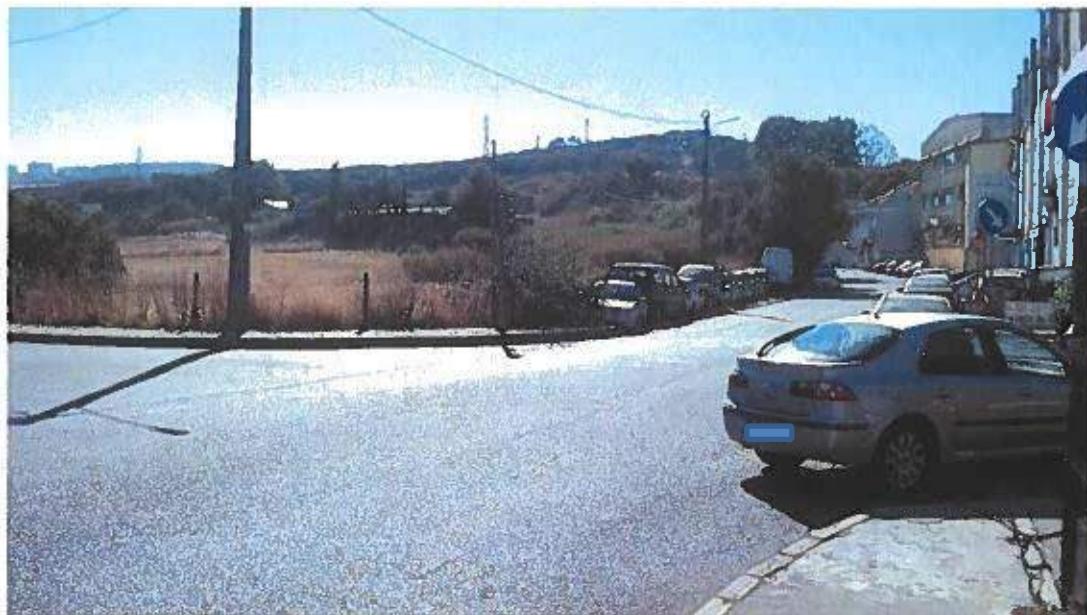


Foto 8 - Existência de nós e zonas de conflito em vias municipais estruturantes – Av. José Francisco Guerreiro

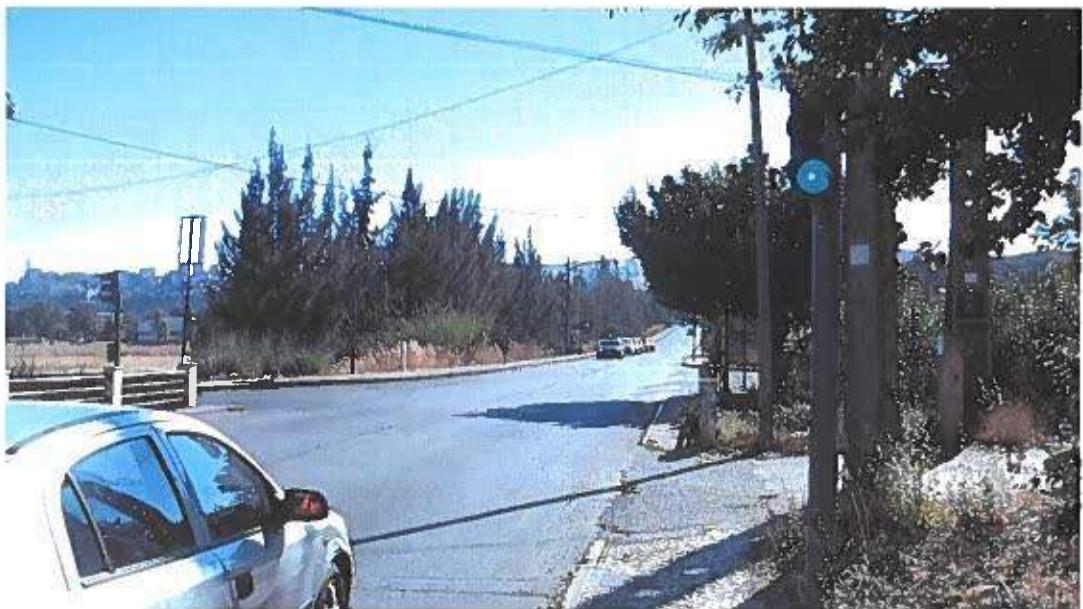


Foto 9 - Vista de detalhe do nó de acessos na Av. José Francisco Guerreiro

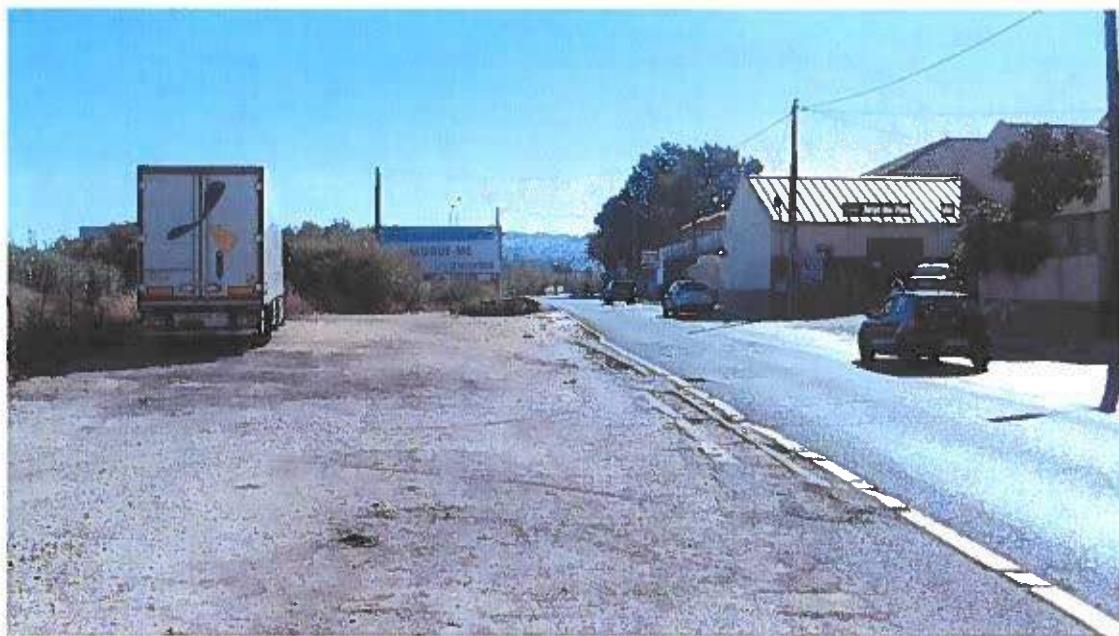


Foto 10 - Vista de troço da Av. José Francisco Guerreiro



Foto 11 - Necessidade de estudo e reformulação de acessos à Zona Industrial da Paiã

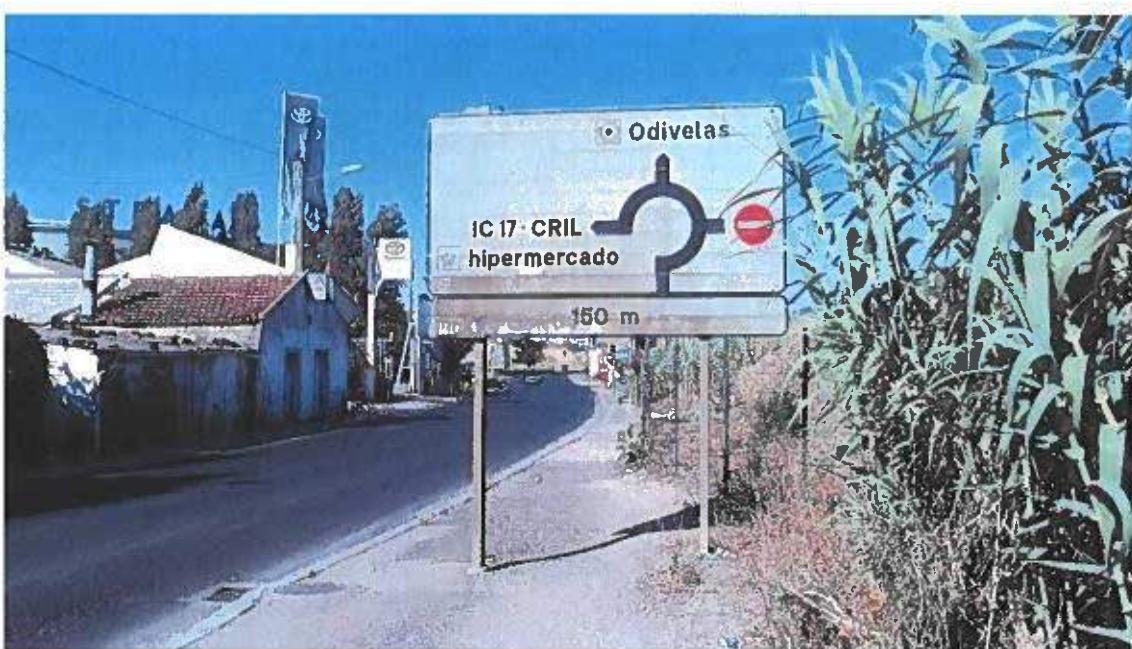


Foto 12 - Reperfilamento da Av. José Francisco Guerreiro para a constituição de via de cintura interna de ligação da Freguesia à sede concelhia e a equipamentos Municipais de referência – Em projeto

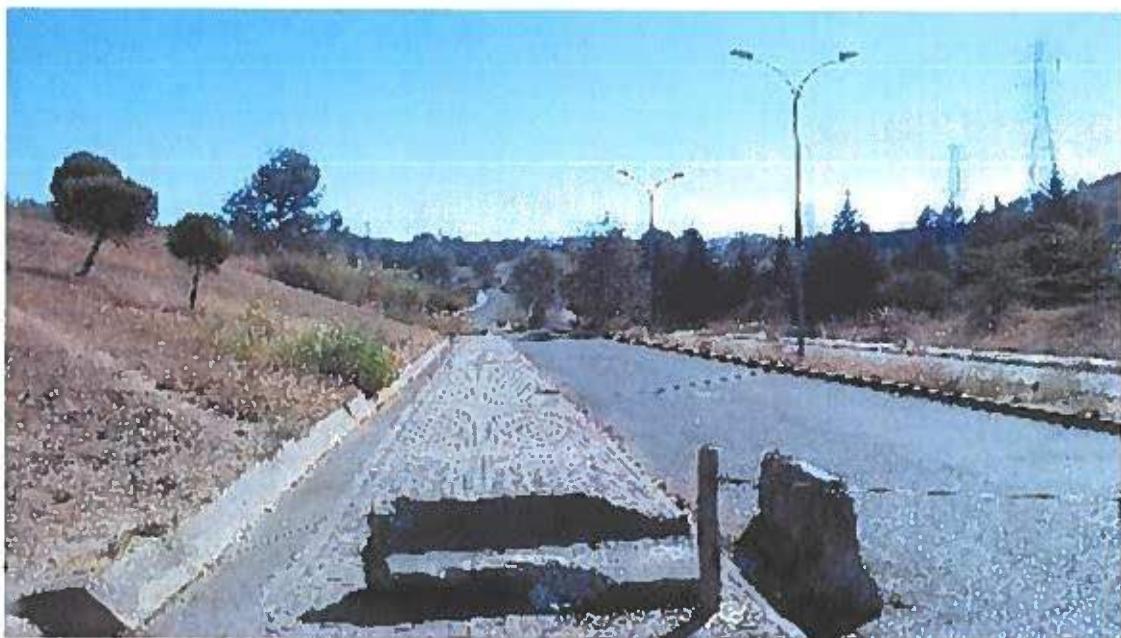


Foto 13 - Prioridade na conclusão de vias como eixo fundamental de ligação à zona de atividades económicas e plataforma logística de Famões



Foto 14 - – Perfil insuficiente para o nível e forma de utilização – Rua Marechal Gomes da Costa

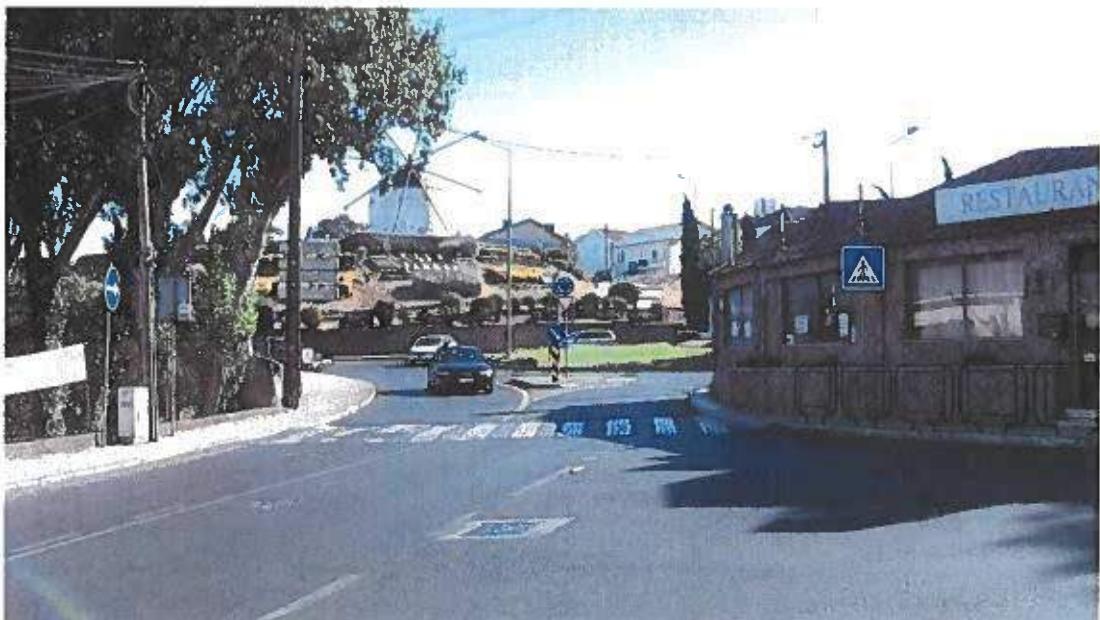


Foto 15 - Percursos e vias pedonais insuficientes ou inseguras para estímulo de utilização – Rua Marechal Gomes da

Ao nível dos espaços verdes ou equipamentos de utilização pública, destaca-se o Pinhal da Paiã, cujo modelo de utilização carece de atualização designadamente na criação de equipamentos de apoio, acessibilidades ou espaços de estacionamento.

Nesta unidade de referência importa salientar o problema agudo de estacionamento na Urbanização da Quinta do Pinheiro e severo na Milharada e Casal da Serra e Alto de Famões.

5.1.3 Unidade de Gestão Sul – Vila da Pontinha incluindo os Bairros Olival do Pancas, Santa Maria, Menino de Deus e São Pedro, bem como os Bairros da Quinta das Arrombas, Serra da Luz, Quinta do Zé Luís e parte da Encosta da Luz situados na Vertente Sul.

Esta unidade caracteriza-se pelos mais severos e graves problemas ao nível da desqualificação do território, designadamente: Carência crítica de requalificação do edificado (Bairro Mário Madeira, Menino de Deus, Santa Maria, São Pedro e Olival do Pancas); Inexistência de títulos de reconversão ou instrumentos de gestão válidos (Qta. das Arrombas; Serra da Luz; Qta do Zé Luis e Encosta da Luz, etc.);

As densidades são elevadas ou muito elevadas numa malha urbana datada de meados do século passado que potencia carências como: espaço público, zonas verdes em contexto urbano, zonas de expansão ou estacionamento público.



Foto 16 - Estacionamento irregular ou ilegal que impede a utilização de passeios para circulação pedonal. Rua da Liberdade



Foto 17 - Estacionamento irregular ou ilegal potenciado por desregulação da atividade económica (oficinas) – Rua da Liberdade



Foto 18 — Praça Herminio Estrela. Parque de estacionamento de grandes dimensões no centro da Vila. Utilização intensiva durante o dia e elevada no período da noite.



Foto 19 - Estacionamento ilegal ou irregular recorrente – Vila da Pontinha



Foto 20 - Necessidade de reponderação do Sistema de recolha de RSU, quer quanto à sua localização, quer quanto à forma.



Foto 21 - Estacionamento irregular (2ª fila), Av. Bombeiros Voluntários - Pontinha



Foto 22 - Intervenções pontuais desintegradas de uma estratégia reguladora e corretiva do espaço público – Pontinha

A malha viária é insuficiente e de localização inconveniente para a redução de impactos ambientais resultantes da circulação de veículos automóveis, potencia o conflito entre zonas de passagem e permanência, sendo que se assiste a uma localização imprópria de vias de grande utilização nas imediações de equipamentos de educação de referência (Melo Falcão, Gonçalves Crespo, Braancamp Freire e Escola Agrícola da Paiã) situados junto às principais vias de penetração no concelho e freguesia.



Foto 23 - Estruturas pedonais insuficientes ou inexistentes - Pontinha



Foto 24 - Infraestruturas urbanas desatualizadas, de localização inconveniente, geradoras de conflitos e constrangimentos na valorização do espaço público

São conhecidas situações de claro conflito entre a fruição urbana ou a disponibilização de espaço público em resultado do parqueamento ilegal ou irregular de viaturas (20-35%²⁰), nomeadamente junto a unidades de atividades económicas (Vertente Sul) e a Vila da Pontinha observa uma enorme pressão de estacionamento de superfície resultante, por um lado da insuficiência de lugares privados²¹ e por outro da sua proximidade a um importante interface de transportes (Metro da Pontinha) e de zonas de estacionamento tarifado ou exclusivo para residentes²².

Ao nível das redes e infraestruturas, falta o conhecimento quanto à sua eficácia, porém é evidente que as vias pedonais apresentam condições muito deficientes para a sua função, seja pela sua ocupação, seja pela ausência de manutenção ou renovação.

As zonas verdes devem ser consideradas como insuficientes, em alguns casos inacessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, ou em estado de degradação, havendo carência de percursos seguros e confortáveis a peões ou utilizadores de veículos de mobilidade suave.



Foto 25 - Equipamentos degradados e desqualificados - Praça Bento de Jesus Caraça, Pontinha (intervenção profunda em fase de projeto)

²⁰ Valor estimado dos dados recolhidos no âmbito da elaboração da Agenda 30, por amostragem realizada entre 10 e 25 de maio 2022. Na Vila da Pontinha (parte), Sto Eloy (parte), e Vertente Sul (parte), considerando-se estacionamento ilegal o parqueamento de viaturas automóveis em zonas não definidas para o mesmo, tais como passeios ou áreas intersticiais públicas, 2º fila, passagens de peões ou a menos de 3mts de cruzamentos ou entroncamentos.

²¹ Consideram-se lugares privados todos aqueles que se localizem em garagens, armazéns ou silos específicos para esse fim ou em áreas privadas dedicadas.

²² Freguesias de Camide e Alforneiros possuem sistemas de estacionamento tarifado ou limitação de uso a residentes



Foto 26 - Sobreposição de sistemas e modelos de recolha de RSU reduzindo a sua eficiência



Foto 27 - Equipamentos de redes de infraestruturas desatualizados que limitam a promoção de um espaço público fruível e utilizável pelos cidadãos



Foto 28 - Necessidade de aumento do número líquido de lugares de estacionamento através da racionalização dos espaços existentes – Rua Heróis de Mucaba, Pontinha

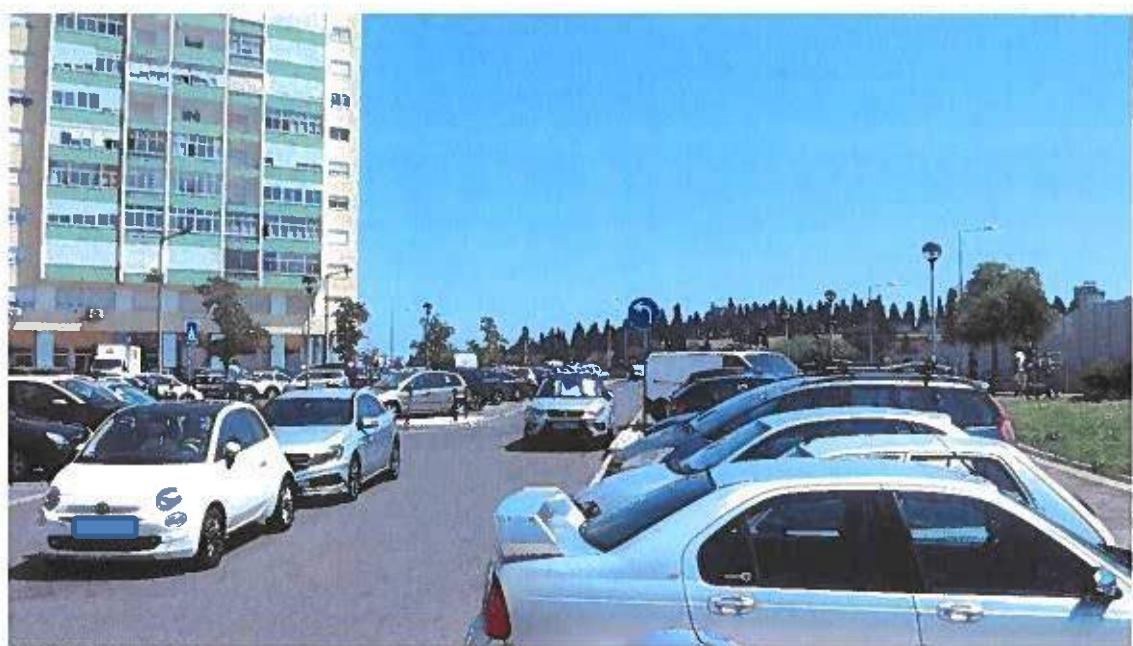


Foto 29 - Intervenção sequente à execução da Azinhaga dos Besouros. Pontinha



Foto 30 - Criação de espaço público com qualidade e utilizável pelos cidadãos - Azinhaga dos Besouros, Pontinha

Capítulo V

Território de Participação: Ideias e Comunidade



AGENDA 30



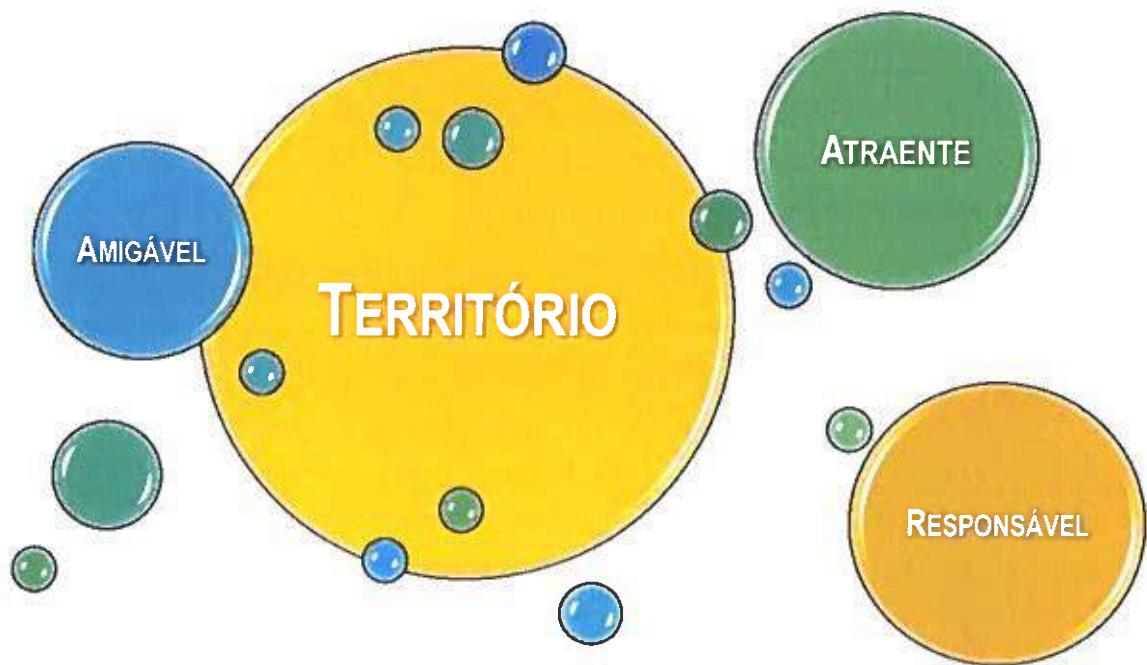
Pontinha Famões
JUNTA DE FREGUESIA

6 – OBJETIVOS E PRIORIDADES

6.1 – OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Em face do demonstrado e classificando-se o território da freguesia de Pontinha Famões como fortemente assimétrico, com níveis assinaláveis de desarticulação e desagregação em zonas específicas, patenteando constrangimentos potencialmente promotores de desigualdade ou limitativos da geração de valor económico, cultural, ambiental e social, pontuado por zonas e aglomerados de elevado valor ou com potencial de crescimento económico. importa traçar o conjunto de objetivos e prioridades, definindo o modelo de operação e gestão dos meios e recursos disponíveis.

Estando reunidas circunstâncias excepcionais para a implementação de políticas públicas que promovam mudanças estruturais, designadamente através de linhas de financiamento com a robustez necessária, focadas nos grandes objetivos da sustentabilidade ambiental, da transição energética e inovação tecnológica, bem como uma atenção relevante na reabilitação urbana, nomeadamente no sector da habitação pública e preocupações na melhoria da coesão social e equidade territorial, entende-se justificada a fixação de grandes 3 objetivos estratégicos baseados na visão proposta para a freguesia e comuns aos planos e projetos de escala Municipal e Metropolitana:



OBJETIVO 1 – TERRITÓRIO AMIGÁVEL

Gerar e garantir um modelo de espaço público em ambiente urbano que promova o conforto da utilização pelos cidadãos, designadamente peões ou quem escolha modelos de mobilidade suave, que estimule a utilização e apropriação dos espaços públicos pelas características e dimensões necessárias à função do lazer, ofereça as condições de autonomia para cidadãos com mobilidade reduzida ou dependências de mobilidade, promova a segurança, e proponha mais e melhor estacionamento como forma de garantir a redução da utilização ilegal ou irregular de espaços reservados às pessoas.

OBJETIVO 2 – TERRITÓRIO ATRAENTE

Uma freguesia com forte atratividade, concretizando a estratégia de promoção territorial presente nos Instrumentos de Gestão e Ordenamento Territorial municipais, ligada às grandes infraestruturas viárias e capaz de garantir uma dimensão de facilidade e rapidez de ligação entre localidades excéntricas ou periurbanas e polos geradores, que agregue valor através de uma estratégia de requalificação e renovação urbana, atraindo massa crítica e inovação pelo conhecimento e disponibilizando serviços com valor acrescentado.

OBJETIVO 3 – TERRITÓRIO RESPONSÁVEL

Um espaço conectado e comprometido com as políticas ambientalmente responsáveis, que estimule a utilização de transportes públicos numa rede intermodal que integre e valorize a mobilidade suave, ofereça aos seus residentes e visitantes uma rede de carregamento elétrico e avance num modelo de gestão pública capaz de promover a eficiência dos fatores e reduza os riscos de exclusão económica, cultural e social, através da alteração de mentalidades e da inovação social.

6.2 – PRIORIDADES PARA A VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Em face do diagnóstico de contexto e dos objetivos fixados, determina-se um quadro proposta para as prioridades de intervenção na sua lógica de curto, médio e longo prazo, apresentando-se para discussão e reflexão o racional de escolha, antecipando os principais custos financeiros dos investimentos a realizar e os impactos das mesmas na alocação dos recursos.

Considera-se como determinante para o sucesso deste plano, o desenho e definição de um modelo de participação cívica que contribua para uma informação eficaz e uma identificação dos cidadãos com as medidas e com o calendário adotado para as mesmas.

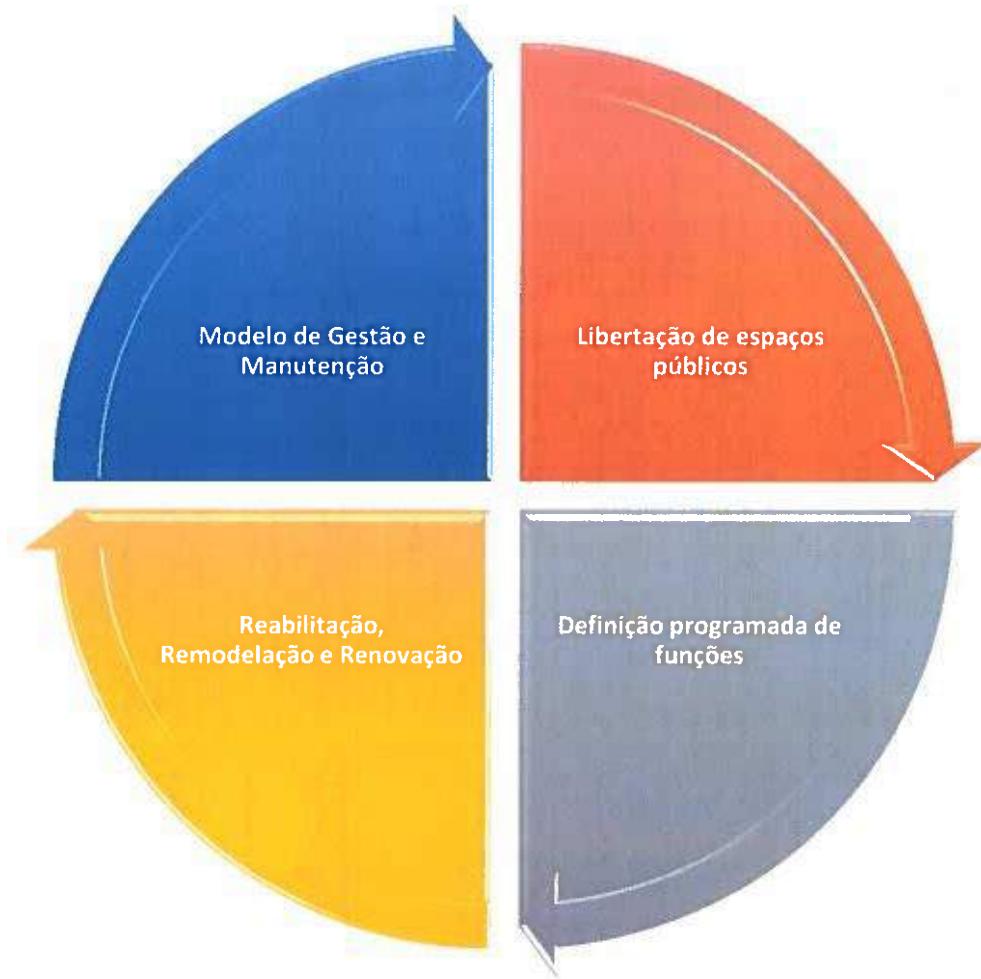
Considera-se, aliás, a participação pública uma prioridade quando em causa estão intervenções que promoverão uma alteração substancial do espaço urbano ou operarão constrangimentos severos – ainda que temporários - a hábitos enraizados nas comunidades, bem como alterações profundas em espaços e formas de utilização e gestão dos mesmos.

As prioridades decorrem do conceito consensual em que a valorização do espaço público está diretamente relacionada com a sua capacidade de utilização para as funções a que estão ou são destinados e com a capacidade de apropriação e de identificação das comunidades que o utilizam, resultando estas vertentes, não apenas, da funcionalidade, mas também, da geração de valor através do conforto, segurança, acessibilidade e disponibilidade.

Este conceito genérico sustenta que, no caso concreto das diversas realidades presentes no território da freguesia de Pontinha e Famões, a valorização do espaço público em contexto urbano, determinará a necessidade de **libertação de áreas** nas zonas densamente ocupadas e a sua **racionalização e regulamentação** de uso; a **definição de utilização** nas áreas resultantes de planos de reconversão e ainda sem ocupação (áreas de cedência ao domínio público); a capacidade de **integração e complementaridade** de projetos que decorram de **processos de reconversão ou reabilitação urbana**, designadamente nas áreas da vertente Sul e dos bairros vulgarmente conhecidos como Bairros do Governo Civil e Vila da Pontinha e a **garantia** de que as entidades com responsabilidade na sua execução e posterior manutenção possuem os meios e recursos necessários a uma gestão eficaz através da implementação de um **modelo de gestão eficiente**.

Estas prioridades obrigam à mobilização de recursos – humanos e financeiros – e à capacidade de executar projetos e programar investimentos num prazo alargado e consequente, tendo em conta os meios disponíveis próprios ou de possível acesso nos programas de apoio, estando assim direta ou indiretamente

relacionados com o modelo de gestão, no qual se destacaram algumas carências ou lacunas, nomeadamente no processo de decisão.



Esquema 1 - Representação gráfica das grandes prioridades de Valorização do Espaço Público

Tabela 3 – Exemplificação da relação de ações estruturais com objetivos funcionais de um plano de valorização do espaço público

Ação	Descrição	Objetivos funcionais.	Racional	Exemplos
1	Racionalização da utilização do espaço público e sensibilização para a sua gestão	<ul style="list-style-type: none"> - Liberar espaço público para as funções básicas da cidadão em ambiente urbano: Deslocar-se; Estar; Socializar - Racionalizar o estacionamento e aumentar a oferta através da melhor gestão dos espaços existentes - Sensibilizar o cidadão para uma utilização consciente do espaço público. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maximizar os recursos através de intervenções pontuais e ligeiras e de custos limitados, mas de grande impacto na vida dos cidadãos e na forma como se relacionam como espaço público. - Operar no espaço através da agregação de vários operadores para estudo, inventariação e modificação de localização de diverso mobiliário urbano, redes de apoio, recolha de resíduos ou instalação de equipamentos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Retirar peças de publicidade ou redundante; - Relocalizar contentorizações de RSSI - Reprogramar e redefinir modelo de abertura de esplanadas ou locais de venda em espaço público - Limitar a utilização de espaço público para a instalação de armários ou outras peças de rede de distribuição de energia ou telecomunicações - Repensar a localização de postos de transformação ou de venda de combustíveis.
2	Regulamentação e Fiscalização	<ul style="list-style-type: none"> - Assegurar a rotatividade e disponibilidade de estacionamento em espaço público. - Impedir o estacionamento ou parqueamento abusivo. - Aliviar a pressão nas redes e infraestruturas viárias através de um modelo de logística moderno. 	<ul style="list-style-type: none"> - Garantir a notação de parqueamento de viaturas através do estudo, desenvolvimento e implementação de modelo de estacionamento tarifado/exclusivo para residentes nas zonas de maior pressão. - Fiscalização de proximidade a hábitos e comportamentos de estacionamento ou parqueamento de viaturas de forma legal ou irregular. - Definição de regras para as operações de cargas e descargas, logística e operação de atividades económicas que recorram ao parqueamento de viaturas em espaço público, nomeadamente oficinas de reparação automóvel ou similares. 	<ul style="list-style-type: none"> - Repensar o estacionamento na Vila da Pontinha, designadamente na Praça Bento de Jesus Carapa, Hermínio Esteira, São Bartolomeu, Parque dissuasor do Metro da Pontinha e na Quinta do Pinheiro. - Regulamentar e tornar eficaz o sistema de recolha de veículos em estado de abandono ou à guarda de autoridades judiciais ou outras - Aumento da fiscalização para estacionamento ilegal.
3	Reabilitação Urbanística e Alteração do Modelo de Execução e Gestão do Espaço Público	<ul style="list-style-type: none"> - Definição de um modelo de gestão dos espaços públicos que garanta uma economia de recursos e a racionalidade dos meios existentes. - Aumentar e concentrar a área de espaços verdes utilizáveis. - Alargamento dos instrumentos de reabilitação urbanística como fator de geração de valor para o espaço urbano e redes de infraestruturas 	<ul style="list-style-type: none"> - Garantir a plena eficácia e eficiência das redes de infraestruturas, designadamente: conforto e segurança para os utilizadores, eficiência nos recursos utilizados. - Reabilitação das principais áreas de fruição pública com a definição de plano de funções para as áreas expectantes ou desocupadas - Definir mecanismos técnicos regulamentares, que assegurem instrumentos válidos para a reabilitação urbana - Integração da tecnologia e conhecimento nos modelos de conceção, execução e gestão do espaço público. 	<ul style="list-style-type: none"> - Definir horário para operações de caixas e descargas - Renovar a rede pedonal na vila da Pontinha e Famões utilizando como limite mínimo o perfil transversal de 120cm para passeios num plano plurianual. - Alterar os materiais utilizados promovendo a poupança de execução e manutenção. - Promover a Área de reabilitação Urbana da Pontinha - Sistema tecnológico de gestão das redes de rega

6.3 – PRIORIDADES DE AGENDA PARA A MOBILIDADE E ACESSIBILIDADES

É consensual a afirmação de que a Mobilidade e Acessibilidade são hoje, para além do impacto ambiental direto, fatores decisivos na competitividade territorial, na capacidade de atração de investimento privado de valor acrescentado e, consequentemente, na geração de inovação e conhecimento. O conjunto de políticas que visem garantir a capacidade de deslocação de pessoas, bens ou serviços, demonstram elevado índice de retorno e retribuição do investimento público, constituindo um fator determinante de agregação de valor económico, social e territorial.

O ponto de partida para a apresentação de propostas para a mobilidade é apoiado no conceito “7'Ds” (Ewing-Cervero) em que convivem dimensões mensuráveis como a Distância, Densidade, a Demografia ou a Demanda²³, com fatores relativos, mas de igual importância na lógica do utilizador/cidadão como: o Destino, a Diversidade ou o *Design*, ambicionando-se criar fatores distintivos através da programação territorial entendida como fulcral para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos e das comunidades.

Neste contexto e tendo como quadro de referência os compromissos e metas assumidos pelo Município de Odivelas na AML, a aposta deve passar por num **modelo de transportes públicos eficaz e eficiente**, que garanta a **oferta necessária à procura dos cidadãos e permita políticas de estímulo ao uso do transporte coletivo; na mobilidade suave ou em sistemas de partilha de meios**.

Conforme demonstrado, uma das principais vulnerabilidades no sistema de mobilidade e transportes atualmente disponível na área da freguesia resulta da falta de oferta para trajetos intra-concelhios que conectem localidades e comunidades a equipamentos de referência.

Também ao nível da oferta de rede de mobilidade suave e não obstante a orografia complexa, a prioridade deve estar presente na **conceção, reconversão e remodelação do sistema viário municipal**, designadamente na área confinante ao Rio da Costa, elemento central à ligação da Vila da Pontinha à sede concelhia e a alguns dos equipamentos de referência como o Pavilhão Multiusos de Odivelas, o Complexo Desportivo de Porto Pinheiro, o futuro Parque da Cidade ou o Mosteiro de São Dinis e São Bernardo.

A promoção de modos de mobilidade mais eficientes como o “Car-sharing” ou o “Cycle-sharing” ou a utilização de veículos movidos a energias alternativas deve estar na base de um modelo de estímulo à alteração de hábitos, sendo que a **rede de carregamento de veículos elétricos** assume um grau de urgência fundamental tendo em conta a ausência de oferta disponível.

²³ Demanda na designação original enquanto sinónimo de procura

É, no entanto, ao nível das **acessibilidades** que se prevê uma maior necessidade de mobilização de recursos, dividindo-se as prioridades em dois conjuntos de preocupações.

Num primeiro nível julga-se determinante a **conclusão da rede de infraestruturas programadas**, designadamente as vias T14, T15 e L12, cuja prioridade se encontra plasmada no Plano de Ação da Mobilidade Urbana Sustentável da AML (Agosto, 2019).

Para uma maximização do retorno dos investimentos públicos a realizar, a rede viária municipal deverá desenvolver-se em articulação programada, antecipando-se a necessidade de execução das vias L13B e T11, T15B e L13 que permitirão a conclusão de um anel interior de cintura ao concelho de Odivelas, designadamente a ligação das áreas dedicadas a atividades económicas ou centros logísticos (antigas instalações da Cometna) com eixos viários principais (IC16 e IC17).

Estas infraestruturas, reconhecidas como fundamentais nos vários documentos estratégicos municipais para uma maior eficiência da rede viária concelhia, devem, porém, ser complementadas com estudos e projetos de tráfego que integrem a rede viária secundária e local, especialmente a resultante dos vários processos de urbanização – Reversão Urbana - dos Bairros com origem ilegal da freguesia, designadamente no território de Famões, assegurando uma compatibilização dos trajetos, através de uma hierarquização viária, com a criação de um plano rodoviário com a potencial inclusão de ciclovias e vias partilhadas pelo redimensionamento das existentes, assegurando trajetos entre as principais estruturas e equipamentos de referência presentes no território, bem como o estudo de criação de "Zonas 30" e medidas de acalmia de tráfego e a segregação do tráfego de mercadorias.

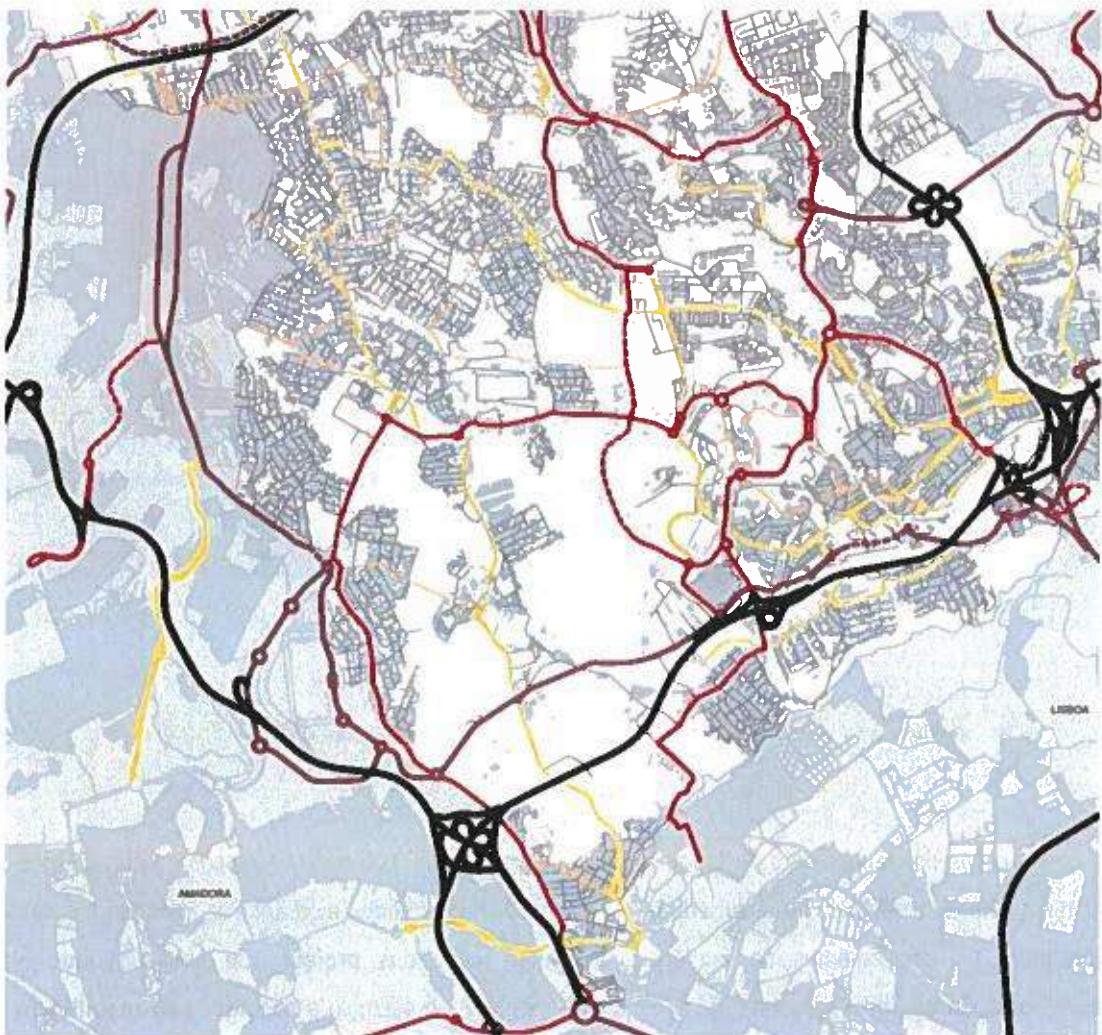
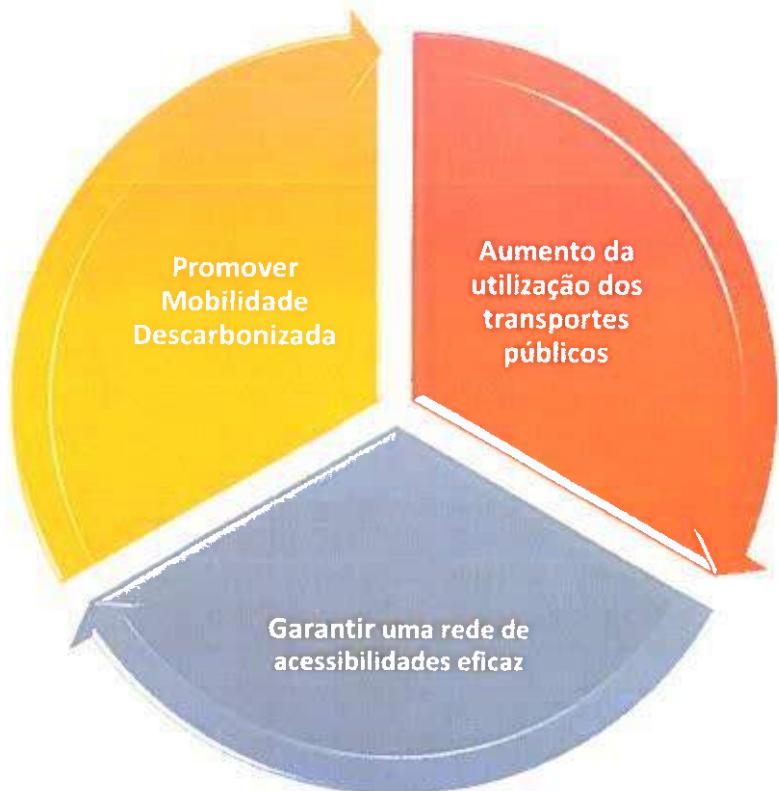


Figura 13 – Rede de Infraestruturas viárias de referência no Concelho de Odivelas – Fonte CMO 2022

Surgem assim 3 prioridades claras:



Esquema 2 –Síntese das grandes prioridades na área da Mobilidade e Acessibilidades

Para a garantia do cumprimento destas prioridades, é fundamental a criação e geração de condições e contexto para: o aumento da **cobertura da rede de transportes públicos** e garantia de **ligações a polos geradores** ou equipamentos de referência; a concretização dos **projetos de acessibilidade** e **hierarquização de circulação** na rede secundária existente; e o estímulo e **promoção da mobilidade descarbonizada, ligeira e suave** e através de formas alternativas de deslocação e utilização de energias limpas.

Etapa	Descrição	Objetivos	Racional	Exemplos
1	Aumento da cobertura da rede de transportes públicos e garantia de ligações a polos geradores ou equipamentos de referência	<ul style="list-style-type: none"> Atingir 80% de movimentos pendulares com recurso a transporte público 2032; Garantir ligações rápidas, confortáveis e tendencialmente diretas a equipamentos de referência tais como: centros de saúde (ou similares) hospitalares, equipamentos desportivos e culturais, grandes equipamentos de lazer ou similares. Reducir em 50% a tendência de escolha de transporte individual para acesso a serviços ou equipamentos na área do concelho. 	<ul style="list-style-type: none"> Criar o contexto necessário para garantir condições para o cumprimento dos compromissos com o clima em matéria de emissões de veículos leves de passageiros e pesados de mercadorias. Permitir uma escolha simples do modo de transporte público. Ligar as localidades e os equipamentos do Concelho de Odivelas 	<ul style="list-style-type: none"> Alargamento de serviços de transporte público como o Voitax ou "serviço a pedido" que limitem a existência de <i>missing links</i>. Coordenação com os operadores para um sistema de bimobilidade simples, tecnológico e que integre a mobilidade suave.
2	Concretização dos projetos de acessibilidade e hierarquização de circulação	<ul style="list-style-type: none"> Concretizar uma rede de acessibilidades municipal que garanta o escoramento de tráfego para as vias regionais de 1ª linha. Reducir, até 2032, em 75% o volume de tráfego automóvel de atravessamento em zonas residenciais de baixa densidade. Definição de zonas de acalma de tráfego com redução de velocidade e inibição de utilização de vias por veículos pesados de mercadorias. 	<ul style="list-style-type: none"> Reducir os tempos e distâncias de deslocação entre localidades e de acesso aos grandes sistemas de distribuição de tráfego. Garantir o conforto e segurança de zonas residenciais. Reducir as velocidades médias em contexto urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> Execução da T14. Hierarquização de vias impedindo a utilização de aglomerados residenciais como zonas de passagem ou ligação entre localidades, nomeadamente por tráfego pesado. Implementação de zonas 30
3	Estímulo à mobilidade descarbonizada e formas alternativas de deslocação e utilização de energias limpas.	<ul style="list-style-type: none"> Implantação de uma rede cicável com ligação aos polos geradores e equipamentos de referência, bem como a redes cicáveis em concelhos vizinhos Instalação de uma rede de carregamento elétrico com um rácio de menos 2 carregadores por cada 0,5km². Integração de rede de bicicletas partilháveis ou outros modelos de deslocação suave 	<ul style="list-style-type: none"> Permitir ao cidadão a escolha da bicicleta como meio de deslocação seguro e eficaz. Abrir o mercado do carregamento elétrico. Garantir a viabilidade da mobilidade suave como meio de transporte principal ou complementar. 	<ul style="list-style-type: none"> Segregação de vias como promoção da segurança da bicicleta como meio de transporte e deslocação. Integração de um modelo de bicicletas partilháveis na escala metropolitana.

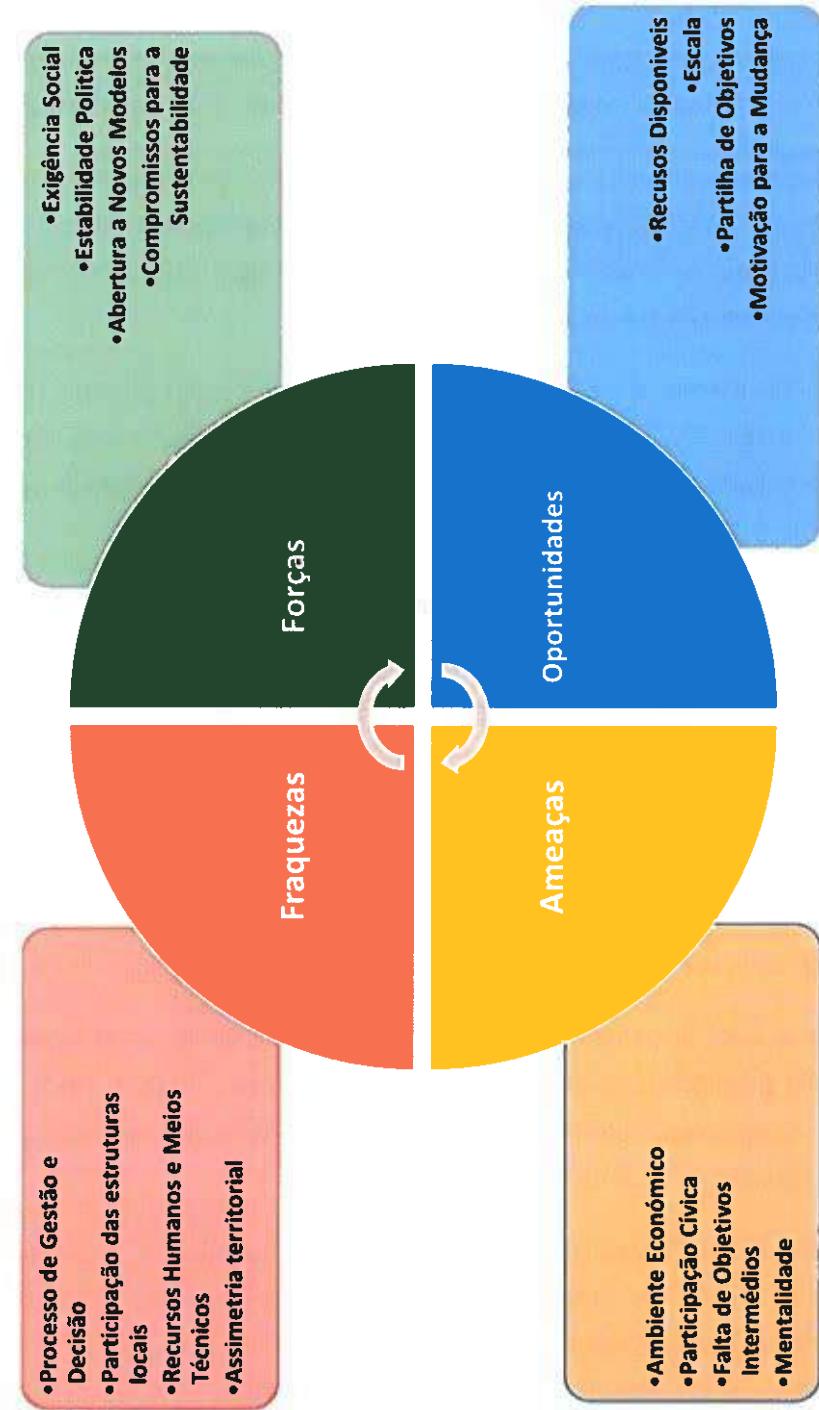
Tabela 4 - Exemplificação da relação de ações estruturais com objetivos funcionais de um plano de mobilidade

6.4 - MODELO DE GESTÃO E OPERAÇÃO DO PLANO LOCAL

Definidos os objetivos e prioridades de um programa de intervenção, importa definir uma metodologia em que o mesmo se concretize, reconhecendo-se que a dimensão temporal de um plano de longo prazo (10 anos) nos convoca a um "contrato de confiança e responsabilidade" entre os diversos intervenientes.

Esta garantia de capital de confiança dos cidadãos e demais stakeholders não formais é fundamental para o sucesso na adoção de ações incrementais e medidas estruturais, funcionando as primeiras como preparação e garantia de sucesso para aceitação de medidas de longo alcance e cujas consequências serão mais significativas no quotidiano dos utilizadores do território.

O ponto de partida para a composição de uma proposta de modelo de gestão baseou-se numa análise em que se determinaram o conjunto de Forças e Fraquezas, Oportunidades e Ameaças com maior significado e, a partir desse cenário, se tentam mobilizar os consensos e os recursos necessários para uma Estratégia consistente e consequente, capaz de garantir o contexto de estabilidade necessário à sua concretização em prazos alargados.



Esquema 3 – Análise SWOT para a determinação de modelo de gestão e operação do Plano

Os níveis de exigência demonstrados por um cenário de grande volatilidade, designadamente o ambiente económico global, cujos impactos se antecipam duradouros, severos e potencialmente estruturais nas cadeias de formação de valor/preços, é contrastante com a franca necessidade de alterações comportamentais e pela oportunidade garantida pela motivação para a mudança.

Destaque-se ainda o “*Processo de Gestão e Decisão*” cuja importância e reflexo é determinante para o sucesso dos planos, designadamente quando em presença da necessidade de concretização de alterações estruturais ou investimentos estratégicos.

A lógica ainda presente na Administração Pública – aliás reconhecida pelos mais importantes decisores políticos – determina a existência um desequilíbrio entre as garantias de escrutínio e fiscalização e a necessária urgência e efetividade das decisões, fatores potenciadores da perda de recursos pela sua não execução em tempo definido e útil.

Por outro lado, em planos de vasta escala, a potencial perda de identificação do modelo com a realidade e dos seus diretos beneficiários com a lógica que está associada a um processo de transformação, pode significar uma desmobilização para a mudança de hábitos e práticas sendo fator promotor de insucesso.

Estando subjacente a necessária mudança de comportamentos que, em alguns casos, serão determinados por alterações profundas do quadro regulamentar e a necessária fiscalização do seu cumprimento, a participação e a comunicação julgam-se fundamentais, sendo as estruturas locais e organizações cívicas, parceiros essenciais na promoção do conjunto de atividades que permitam uma ligação direta aos cidadãos e a recolha das suas contribuições para a correção de eventuais desequilíbrios das propostas.

Considera-se ainda fundamental na gestão de um modelo operativo eficaz baseado na confiança e participação, a assunção das assimetrias territoriais e a sua relação direta com a necessária articulação de diferentes respostas em diferentes momentos e escalas, fundamentando-se do ponto de vista técnico a decisão política na prioridade de algumas intervenções.

Reconhecer, entender e assumir que os principais atores desta transformação – Organismos Públicos – não possuem os recursos técnicos e meios humanos necessários para a rapidez exigida, obriga a reconhecer igualmente a obrigatoriedade de articulação entre os vários níveis da Administração Pública, designadamente e a nível local entre a Câmara Municipal e a Junta de Freguesia em que esta autarquia assuma um papel executivo de algumas intervenções com o necessário apoio técnico e financeiro, bem como a considerar o apoio dos Centros de Conhecimento para a elaboração de propostas e/ou projetos.

A admissão de etapas consequentes, mensuráveis e monitorizáveis surge como uma resposta à questão de fundo e que se centra na capacidade de envolvimento, participação e aceitação das decisões, especialmente aquelas que envolvem medidas mais complexas.

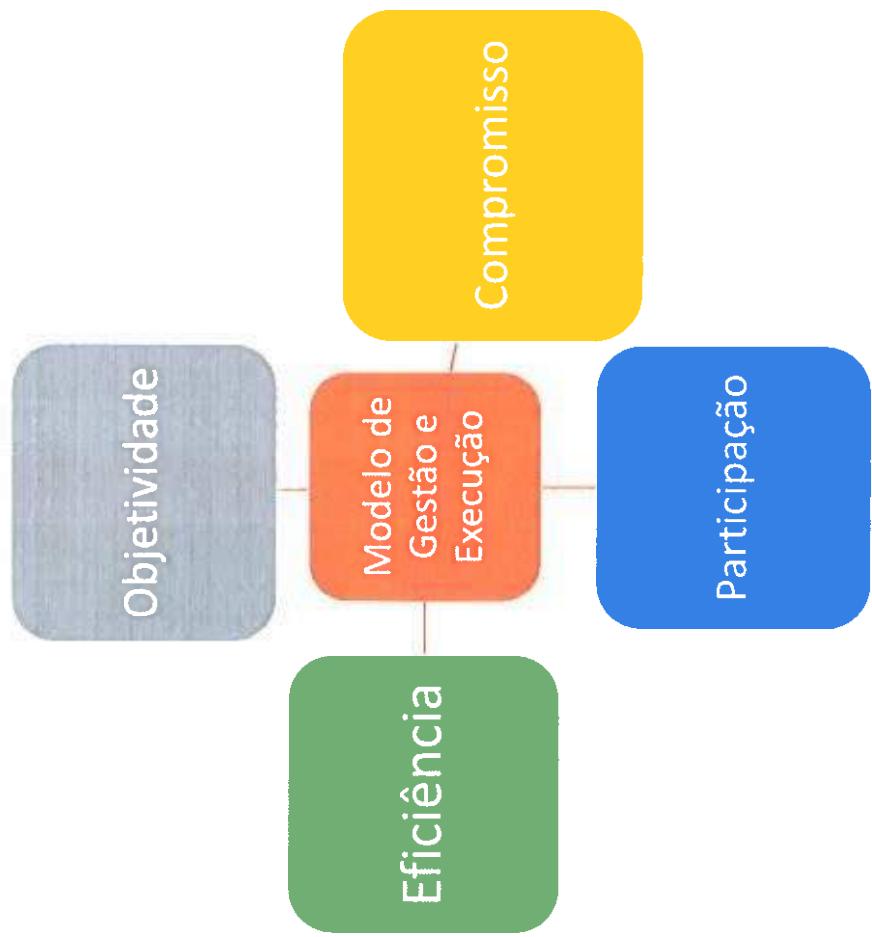
Esta lógica de intervenção dividida em etapas deverá obedecer a critérios bem definidos, contínuos e interligados com os objetivos gerais do plano, associando e responsabilizando o conjunto de entidades com interesses ou que desenvolvem trabalhos ou ações no e a partir do espaço público, nomeadamente e entre outros: os operadores de redes de infraestruturas, SIMAR, associações comerciais ou de atividades económicas, associações cívicas, coletividades, organizações políticas e estruturas das autarquias locais.

Surge assim um plano que divide o processo e modelo de gestão em duas etapas de base – Diagnóstico e Decisão – em que o diagnóstico surge associado ao projeto (identificação, quantificação e valorização dos recursos necessários) e a decisão que se centra na capacidade de programação e garantia de financiamento, para além da definição do momento e forma de execução das intervenções.



Esquema 4 – Sistematização do plano por etapas

Para o sucesso e compreensão deste modelo, são também adotados um conjunto de "valores" base, presentes em todas as etapas e tarefas que contribuirão para o escrutínio das decisões tomadas e que, acredita-se, auxiliam na identificação e apropriação de uma estratégia que, não sendo possível ser consensual em todas as decisões, tem a sua eficácia determinada pela capacidade de gerar compromissos nos Objetivos e Prioridades.



Esquema 5 - Esquema resumo dos Valores presentes no modelo de gestão do plano

Capítulo VI

Território de Ação: Planos e Execução



7 – PLANIFICAÇÃO E MONITORIZAÇÃO

É a partir da consciência das múltiplas fragilidades do território e das carências apresentadas, das suas potencialidades únicas e de contexto, mas também da singularidade do momento económico que se vive que aconselha prudência na gestão dos recursos públicos sem perder de vista as oportunidades resultantes do investimento, que a Junta de Freguesia de Pontinha e Famões decidiu apresentar um plano concreto e uma proposta de ação que sintetiza a Ambição de transformar o território com a Prudência de o fazer tendo em conta as dimensões financeiras atuais e futuras.

Este plano que se orienta para a participação dos cidadãos, das suas organizações, das forças partidárias, agentes económicos e associações, é uma proposta de compromisso inovadora pela diversidade de ações em causa, mas também por afirmar um pacto de uma década.

Conforme subjaz da interpretação de Compromisso, a definição de metas e etapas mensuráveis, traduz também a possibilidade de monitorização por parte dos cidadãos e das suas organizações, garantindo assim o capital de confiança tão necessário em planos de transformação acentuada e de longa duração.

Infelizmente não é possível, ainda, às Juntas de Freguesia no modelo de descentralização atual, garantirem o capital de conhecimento capaz de, para além da proposta e programação, valorizar os recursos financeiros necessários.

Reconhecendo que do somatório das intervenções propostas resultará um esforço significativo para os recursos municipais apesar de os mesmos poderem ser acompanhados por recursos existentes nos diversos programas estruturais europeus, nomeadamente PRR e Portugal 2030, não é menos verdade que a esmagadora maioria das propostas apresentadas não representa a necessidade de investimento ou mobilização financeira, antes a melhor regulação, uma modificação de mentalidades e comportamentos, operações mais racionais e um esforço de aproximação à inovação, à tecnologia e ao conhecimento informado.

7.1 - MAPA DAS PRINCIPAIS AÇÕES PROPOSTAS NA ÁREA DA VALORIZAÇÃO E GESTÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E RACIONALIZAÇÃO DE RECURSOS

Cod.	Proposta	Entidades Envoltivas	Calendário	Parcerias e F. Financiamento	Notas
EP-1	Diagnóstico das redes de mobilidade urbana, designadamente passeios, vias pedonais e escadas, quanto à sinalética, iluminação e acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida ou com necessidades especiais, grau de conservação e nível de segurança de utilização e dimensão ²⁴ , com especial foco na libertação de espaço pela redução de mobiliário ou pontos de apoio a redes de infraestruturas ou serviços urbanos.	Junta de Freguesia	1º semestre 2023	Recursos próprios- Planos de estágio e cooperação com centros de conhecimento	Vila da Pontinha, Vila de Farnões com especial relevância na Quinta das Pretas, Presa, Bairro Novo de Santo Eloy, Bairro Mário Madeira, Santa Maria, Menino de Deus, Olival do Pancas, Serra da Luz e Encosta da Luz(R. Padre Américo Monteiro de Aguiar)
EP-1.1	Apresentação de relatório de função quanto ao diagnóstico de redes de infraestruturas	Junta de Freguesia	4º trimestre 2023	Sem necessidade	Vila da Pontinha, Bairro de Santa Maria, Menino de Deus, Quinta das Pretas, Vila de Farnões, Várzea do Rio da Costa
EP-1.2	Estudo e desenvolvimento de proposta para a definição de materiais e técnicas de execução de redes de infraestruturas pedonais, cicláveis e outras de utilização não automobilística, que visem a economia de recursos e a eficácia da manutenção.	CMO Junta de Freguesia	1º semestre 2023 Conclusão 4º trimestre 2023	Recursos Própios	
EP-1.3	Promover a mobilidade pedonal através de ações de sensibilização	Junta de Freguesia	2023 a 2025	Em parceria com organizações civis e escolas do ensino básico	Ações de promoção da mobilidade pedonal com a inclusão em atividades escolares não letivas
EP-1.4	Definição de prioridades, modelo de intervenção, execução e calendário de intervenções em passeios e outras vias não destinadas a trânsito automóvel.	Junta de Freguesia CMO	2023	Sem necessidade	Prioridade ao conforto e segurança dos peões, à capacidade de gerar percursos simplificados e bem assinalados para cidadãos com mobilidade reduzida ou carentes de apoio na deslocação.
EP-2	Remodelação de passeios e outras vias não utilizadas por trânsito automóvel	Junta de Freguesia	2024 - 2030	A definir	

²⁴ Diagnóstico preliminar já executado e integrado no PMCO aprovado pela Câmara Municipal de Odivelas

EP-2.1	Plano de comunicação para a divulgação do projeto e medidas de mitigação dos impactos negativos	Junta de Freguesia	Durante a ação	Recursos Próprios	Aumento da participação dos cidadãos através da comunicação direta. Estímulo à apropriação do espaço público pelos seus utilizadores.
EP-2.2	Definição de modelo de sinalética e calendário da sua implementação	Junta de Freguesia e Câmara Municipal de Odivelas	2024	Recursos Próprios	
EP-2.3	Implementação de sinalética	Junta de Freguesia	Até 2025	A definir	Áreas classificadas como de utilização pedonal intensiva
EP-3	Melhoria da rede pública de iluminação com recurso a novas tecnologias	Operadores	Até 2025	A definir / PRR-REACT	Envolvimento dos operadores de mercado e estímulo a projetos piloto
EP-4	Sensibilização para a utilização responsável do espaço público.	Junta de Freguesia CMO Escolas Associações e Coletividades	Sem prazo	Organizações Civis, Escolas e outros parceiros	Promoção de uma partilha saudável do espaço público entre os vários tipos de utilização: Circulação automóvel, pedestre, ciclável, apoios a redes de infraestruturas e outros serviços urbanos.
EP-5	Fiscalização proativa do cumprimento das boas normas de utilização do espaço público designadamente através da redução do estacionamento ilegal ou irregular em vias pedonais ou cicláveis	CMO Forças de Segurança Junta de Freguesia	Inicio 2023	Forças Policiais e CMO	Aumento da fiscalização pedagógica enquanto apoio às boas práticas cívicas e promoção das medidas de correção a determinar.
EP-6	Estudo e desenvolvimento de novo enquadramento de ocupação de espaço público por infraestruturas de fornecimento de energia ou telecomunicações e outros.	CMO Junta de Freguesia	2023	Sem necessidade	Redução pelo menos 60% dos obstáculos presentes nas infraestruturas pedonais, tais como armários de redes de energia e telecomunicações, RSU, postos transformadores ou outros.
EP-7	Racionalização e inovação dos sistemas de manutenção de redes de infraestruturas	Junta de Freguesia	Inicio 2023	A definir	Parcerias com entidades ligadas à tecnologia e à inovação para modelos de informação e formação de decisão
EP-7.1	Diagnóstico de necessidades e estudo custo benefício da integração de modelos de elevado potencial tecnológico no processo de manutenção de redes	Junta de Freguesia Centros de Conhecimento	Inicio 2023	Sem necessidade	
EP-8	Racionalização do Espaço Público em contexto urbano	Junta de Freguesia	Até 2030	A definir	
EP-8.1	Definição de novos de modelos de localização e relocalização de pontos de deposição de RSU e sistemas de recolha.	Junta de Freguesia CMO SIMAR - Loures e Odivelas	1º trimestre de 2024	Sem necessidade	Designadamente em áreas de maior densidade urbana



EP-8.2	Regulamento de operação e critérios de instalação de peças de publicidade, recolha de bens ou outras, montadas em espaço público	Junta de Freguesia CMO	2023	Recursos Próprios	
EP-8.3	Desenvolvimento de estudos para instalação de circuitos urbanos	Junta de Freguesia CMO	1º trimestre de 2024	Recursos Próprios	Vila da Pontinha e Vila de Fânios incluído Casal da Silveira e futura USF de Fânios
EP-8.4	Adoção de modelos standart de mobiliário urbano que permita escala na sua aquisição e sistema de manutenção preventiva e corretiva	Junta de Freguesia CMO	2023 -2025	Sem necessidade	Visando o alargamento de escala de aquisição e controlo de custos com manutenção em cooperação com outras Juntas de Freguesia
EP-9	Diagnóstico da dimensão, adequação e utilização dos espaços verdes e zonas de estadia, lazer ou prática desportiva informal, com a formalização de calendário e valorização dos custos de intervenção e prioridades de execução.	Junta de Freguesia CMO	Até ao 4º trimestre de 2023	Recursos Próprios	
EP-9.1	Restruturação e revitalização de áreas expectantes ou intersticiais com definição de finalidade para as áreas resultantes de processo de urbanização integradas em domínio público e não tratadas.	CIMO Junta de Freguesia	Início 2024 até 2027	Recursos Próprios	Programa de ideias e participação cívica para a definição de destino das Áreas de Cedência ao Domínio público em aglomerados com processo de reconversão concluído
EP-10	Definição de áreas mínimas de instalação de zonas verdes tratadas para a maximização e eficiência dos recursos	Junta de Freguesia	2024	Sem necessidade	Eliminação das zonas verdes com áreas inferiores a 50m ² e avaliação de conservação de áreas com áreas inferiores a 200m ² , plantação de árvores nas áreas descontinuadas
EP-10.1	Inclusão de tecnologia e conhecimento na gestão de zonas verdes, designadamente na definição de espécies e rótulos e formas de rega, contratação de recursos e recrutamento de competências	Junta de Freguesia	2024-2032	Centros de Conhecimento, Economia das TI	Reduzir as necessidades de recursos, nomeadamente hídicos e energéticos.
EP-11	Projeto de Reabilitação de áreas pela alteração de espécies arbóreas ou arbustivas com redução de obstáculos à mobilidade pedonal ou ciclável.	Junta de Freguesia e CMO	2025	Recursos Próprios	Garantir a possibilidade de mecanização do tratamento e manutenção dos espaços verdes, reduzindo custos e necessidades específicas.
EP-12	Garantir a apropriação do espaço público em áreas verdes ou mistas pelos cidadãos e promover a diversidade da sua utilização	Junta de Freguesia CMO	2023-2032	Sem necessidade	

EP-13	através da instalação de equipamentos de estadia, lazer e socialização.	Junta de Freguesia	2023 - 2032	Parceiros institucionais, organizações cívicas, escolas
EP-13	Sensibilização para a boa utilização dos espaços verdes.	Junta de Freguesia	2023 - 2032	Programas de sensibilização junto da comunidade com o apoio dos parceiros institucionais.
EP-14	Campanha de revalorização da freguesia com regimes de apadrinhamento de novas árvores por cidadãos, empresas ou outras entidades.	Junta de Freguesia	2023 - 2027	Garantir a duplicação do número de árvores em contexto urbano
EP-15	Redefinição do modelo de gestão do Pinhal da Paixão para a sua inclusão numa rede municipal de equipamentos de referência.	CMO	2023 - 2025	Orcamento Municipal
EP-16	Valorização das linhas de água da freguesia com a inclusão numa estrutura verde municipal fruiável e utilizável, garantindo um recurso para a neutralidade carbónica.	CMO Junta de Freguesia	2023 - 2027	Fundos Europeus
EP-17	Reestruturação do modelo de delegação de competências e acordos de execução para a manutenção dos espaços e zonas verdes.	Junta de Freguesia CMO	2024	Sem necessidade
EP-18	Instalação de equipamentos bio saudáveis para a promoção da prática desportiva informal e promoção de hábitos de vida saudável.	CMO	2025	A definir
EP-19	Remodelação da Praça Bento de Jesus Carrega através do aumento da área verde tratada, inclusão de zonas adjacentes e reestruturação do estacionamento e remoção de equipamentos incluindo o posto de abastecimento de combustíveis e posto transformador.	CMO Junta de Freguesia	2024 - 2025	Orcamento Municipal
EP-20	Redefinição do modelo de gestão do Jardim Botânico de Famões para o seu aproveitamento pedagógico.	CMO Junta de Freguesia	2024	Sem necessidade

7.2 - MAPA DAS PRINCIPAIS AÇÕES PROPOSTAS NA ÁREA DA MOBILIDADE E ACESSIBILIDADES

Ação	Entidades Envolvidas	Calendário	Financiamento
M-1 Desenvolvimento de projeto de hierarquização viania com interligação à rede viária principal.	Junta de Freguesia CMO	2023 - 2025	Sem necessidade
M-1.1 Modelo de priorização para a conclusão e execução das vias estruturantes	CMO	2023 - 2032	Sem necessidade
M-1.2 Implementação de soluções de mitigação de conflitos em vias de circulação de grande fluxo	Junta de Freguesia CMO	2023 - 2025	Sem necessidade
M-1.3 Desenvolvimento de estudos e projeto para a implantação de zonas 30	Junta de Freguesia CMO	2º Semestre 2023 2º semestre 2024	Sem necessidade
M-1.4 Implementação de zonas 30	CMO	2024	Sem necessidade
M-2 Projeto de implementação de zonas livres de tráfego de veículos pesados de mercadorias e projeto de sistemas de logística e micrologística	Junta de Freguesia CMO	1º semestre 2024	Sem necessidade
M-3 Racionalizar o conceito de cargas e descargas.	Junta de Freguesia CMO	2º semestre 2023	Sem necessidade
M-4 Diagnóstico, Estudo e Projeto da variante à Vila da Pontinha ou reformulação de trajetos e percursos que reduzem substancialmente o tráfego de passageiros e atravessamento.	Junta de Freguesia e operadores CMO	2023 - 2030	A definir
M-5 Estudo e projeto de relociação de paragens de autocarro na Vila da Pontinha	Junta de Freguesia e operadores CMO	2024	Sem necessidade
M-6 Conclusão da Via T-14 – em fase final de execução	CMO	2022 - 2023	Orçamento Municipal
M-7 Projeto e execução da Via L-13	CMO	2023 – 2025	Orçamento Municipal

M-7	Projeto e execução Via T-15 – Incluindo o troço de reperfilamento da Av. José Francisco Guerreiro	CMO	2024 - 2026	Orcamento Municipal
M-8	Projeto e execução da Via T-16	CMO	2025 - 2027	Recursos Próprios com possibilidade de integração em PRR
M-9	Projeto e execução da Via L-15	CMO	2025 - 2027	Orcamento Municipal
M-10	Projeto e execução da Via L-14	CMO	2026 - 2028	Orcamento Municipal
M-11	Projeto e execução da Via L-11	CMO	2026 - 2029	Orcamento Municipal
M-12	Projeto e execução do Reperfilamento da Rua Padre Américo Monteiro de Aguiar	Comissões de Administração Conjunta Junta de Freguesia	2023 - 2025	Recursos Próprios e Investimento Privado
M-13	Estímulo à utilização de transportes públicos	AMLI AMT CMO		Sem necessidade
M-13.1	Reforço da rede de transportes públicos e eficácia do modelo de mobilidade intermodal	AMLI AMT CMO	2023 - 2025	Operadores de TP
M-13.2	Estudo de adequação da localização de terminais ou pontos de recolha de passageiros	AMLI AMT CMO Op. de Mercado	2023 - 2025	Sem necessidade
M-14	Conceber e implantar uma estrutura de rede cicável que garanta a continuidade das redes já existentes em territórios adjacentes e permita uma ligação entre equipamentos de referência na área da freguesia	CMO Junta de Freguesia	2022 - 2030	A definir
M-15	Alargamento dos transportes de rede municipal a toda a área da freguesia, privilegiando as ligações diretas a equipamentos de saúde, escolas, desportivos e à sede Concelhia (Volta)	CMO Operadores	2023 - 2025	Orcamento Municipal
M-16	Implantar rede de carregamento elétrico	Junta de Freguesia Op. de Mercado	2023 - 2025	Operadores
				Atingir um rácio de pelo menos 1 carregador elétrico por 0,5Km2 até 2025

M-17	Sensibilização para a redução da circulação automóvel e racionalizar o Transporte Individual (TI) em trajetos pendulares	CMO AML AMT Junta de Freguesia	2023 - 2030	PRR
M-18	Estimular a utilização do "car-sharing" em percursos pendulares através de modelos tecnológicos acessíveis	AML AMT CMO Junta de Freguesia	2024 - 2030	PRR
M-19	Desenvolvimento e integração de plataformas tecnológicas que promovam a decisão informada na escolha de meio de transporte	AML AMT CMO Junta de Freguesia Op. mercado	2023 - 2025	PRR
M-20	Implantação de modelo de parilha de bicicletas elétricas e convencionais.	CMO Junta de Freguesia Op. Mercado	2024 - 2030	Operadores
M-21	Estimular a intermodalidade do transporte com especial atenção para a mobilidade suave através do apoio de equipamentos em zonas de interface de TI	AML AMT	2024 - 2026	PRR



Pontinha Famões
ÁREA DE FREGESEA

AGENDA 30

7.3 - MAPA DAS PRINCIPAIS AÇÕES PROPOSTAS NA ÁREA DO ESTACIONAMENTO

Ação	Entidades Envolvidas	Calendário	Custo/Financiamento	
E-1	Desenvolvimento de um estudo e projeto de reformulação do estacionamento de superfície em conjugação com a Ação EP1.	Junta de Freguesia CMO	2023	Recursos Próprios
E-2	Aumentar o número líquido de lugares de parqueamento de superfície através de medidas incrementais sem custos ou de custos reduzidos.	Junta de Freguesia CMO	2023 - 2027	Orçamento Municipal
E-2.1	Desenvolvimento de quadro regulamentar e concretização de infraestruturas de recolha e guarda de viaturas apreendidas ou à guarda de autoridades policiais, judiciais ou similares	CMO Autoridades Policiais Junta de Freguesia	2023 - 2024	Sem necessidade
E-3	Intervenções em espaço público que garantam o aumento do espaço de estacionamento disponível com recurso a operações físicas de perfil médio com custos médios	CMO Junta de Freguesia	2023 - 2025	Orçamento Municipal
E-4	Campanhas de sensibilização para o estacionamento e parqueamento de viaturas de forma responsável	CMO Junta de Freguesia Forças Policiais Escolas e estabelecimentos de Ensino	2023 - 2025	Sem necessidade
E-5	Ações de fiscalização para correção de comportamentos irregulares de estacionamento e parqueamento de viaturas	CMO Forças Policiais	2023 - 2032	Recursos próprios
E-6	Construção de infraestruturas dedicadas e de grande dimensão – Vila da Pontinha	Metro de Lisboa AML CMO	2023 - 2026	A definir
E-6.1	Construção de infraestruturas dedicadas e de grande dimensão – Quinta do Pinheiro	CMO	2024 - 2025	Orçamento Municipal
				Prioridades - Vila da Pontinha, Vila de Famões, Quinta do Pinheiro
				Intervenções pontuais de regulação e definição de espaço público cujo custo não exceda os 50.000€ por intervenção
				Praça Bartolomeu Dias Rua Heróis de Mucaba Praça Bento de Jesus Carreira Praça Hermínio Estrela – Pontinha Quinta do Pinheiro Quinta da Serra Bairro da Milharada Vila de Famões Quinta das Pretas
				Dependente do regulamento de boas práticas de fiscalização de atividades económicas para a atividade oficial e similares
				Parque dissusor do Interface da Pontinha – Praça Hermínio Estrela
				Estudo e decisão sobre localização de Parque de Grandes dimensões de apoio ao estacionamento de residentes na Qta do Pinheiro



E-7	Definir uma política tarifária que garanta a racionabilidade e rotatividade da oferta.	CMO Junta de Freguesia	2023 -2024		Sem necessidade
E-7.1	Introdução de zonas de estacionamento em regime de exclusividade para residentes – Vila da Pontinha	CMO Junta de Freguesia	2023 – 2024		Orçamento Municipal
E-7.2	Definição de zonas de estacionamento tarifado – Vila da Pontinha	CMO Junta de Freguesia	2023 - 2024		Sem necessidade
E-8	Reavaliação do sistema e regulamentação de processos de remoção de viaturas em estacionamento abusivo ou em situação de abandono		2023		Sem necessidade



8 – CONCLUSÃO

Sendo esta uma proposta da Junta de Freguesia de Pontinha e Famões tendo por base um compromisso eleitoral afirmado em setembro de 2021, é com especial honra que temos o privilégio de o apresentar publicamente um ano após a equipa de gestão ter assumido funções.

Reconhecendo que se trata de uma proposta e um ponto de partida para uma discussão franca, aberta e leal e que algumas das propostas serão seguramente alvo de especial atenção pela sua dimensão e repercussões na forma de organização do espaço público e hábitos dos cidadãos, é também consciente a forma como a equipa de gestão optou por organizar o seu processo de publicitação.

Não sendo formalmente um documento vinculativo mas estratégico e fundamental para a forma como esta autarquia atuará no futuro, optámos por garantir que o mesmo obedece a um tratamento formal por parte dos órgãos autárquicos, percorrendo o trajeto habitual de outros documentos através de uma discussão prévia em Assembleia de Freguesia e posterior divulgação pública, convidando e convocando todos os cidadãos à análise e participação por um período de 90 dias, findo o qual será elaborado relatório de participação com justificação para inclusão ou exclusão das propostas que vierem a ser consideradas e posterior nova discussão e aprovação nos órgãos autárquicos locais.

Garante-se desta forma a multiplicidade de participação e a capacidade de uma Comunidade refletir e agir sobre o seu próprio futuro, alargando o espaço de discussão e permitindo que todos possam fazer parte do processo

Sendo assumidamente um território de Chegada, a freguesia de Pontinha e Famões quer também ser um território de Ambições, Convergente, de Compromissos, de Participação e de Ação, baseando-se na Inovação, no Conhecimento e na Capacidade de se tornar Atraente, Amigável e Responsável para e com o Futuro.

Outubro, 2021

