

ALINHAMENTO DO PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030 COM O PROGRAMA NACIONAL DA POLITICA DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

DGT, Dezembro de 2019

1ª FASE

ÍNDICE

1	NOTA DE ENQUADRAMENTO	3
2	DIMENSÃO ESTRATÉGICA	4
3	ANÁLISE POR SECTORES (Áreas temáticas).....	9
3.1	<i>SECTOR: TRANSPORTES E MOBILIDADE.....</i>	<i>10</i>
3.1.1	MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E TRANSPORTES PÚBLICOS.....	11
3.1.2	FERROVIA.....	14
3.1.3	RODOVIA.....	18
3.1.4	RODOVIA + FERROVIA.....	21
3.1.5	MARÍTIMO-PORTUÁRIO.....	23
3.1.6	AEROPORTUÁRIO.....	25
3.2	<i>SECTOR: AMBIENTE.....</i>	<i>28</i>
3.2.1	CICLO URBANO DA ÁGUA.....	28
3.2.2	GESTÃO DE RESÍDUOS.....	30
3.2.3	PROTEÇÃO DO LITORAL.....	32
3.2.4	PASSIVOS AMBIENTAIS.....	35
3.2.5	GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS.....	37
3.2.6	RECURSOS MARINHOS.....	39
3.3	<i>SECTOR: ENERGIA.....</i>	<i>41</i>
3.3.1	REDES.....	41
3.3.2	REFORÇO DA PRODUÇÃO.....	43
3.3.3	EFICIÊNCIA ENERGÉTICA.....	46
3.4	<i>SECTOR: REGADIO.....</i>	<i>48</i>
	ANEXOS.....	50
	<i>Matrizes de análise.....</i>	<i>50</i>
	<i>Matrizes de análise (ficheiro excel em anexo).....</i>	<i>51</i>

1 NOTA DE ENQUADRAMENTO

O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (publicado pela Lei n.º 99/2019, no Diário da República n.º 170/2019, Série I de 2019-09-05) constitui o referencial estratégico territorial para a elaboração do Programa Nacional de Investimentos 2030. Este programa, elaborado em simultâneo com o PNPOT, concretiza os projetos estruturantes que concorrem para a implementação das opções estratégicas e do modelo territorial do PNPOT e detalha a programação operacional dos investimentos a realizar. Importa, por isso, considerar toda a informação que é apresentada no PNPOT, contemplada nos vários documentos que o compõem- Diagnóstico Territorial, Estratégia e Agenda para o Território- para avaliar a coerência do PNI com as opções e orientações estratégicas deste programa nacional.

Deve ainda ser assumido que o PNPOT ponderou e assimilou os referenciais estratégicos sectoriais existentes (estratégias, planos e programas nacionais) dos diferentes ministérios (devidamente identificadas nas medidas de política apresentadas), tornando possível que ao avaliar a coerência do PNI 2030 com o PNPOT, se garanta a sua coerência com as principais linhas de política sectorial numa lógica de territorialização.

O presente documento apresenta toda a informação do PNPOT necessária para a realização de uma análise alinhamento do PNI 2030, detalhando ao nível da Ficha de Investimento com as orientações/ diretrizes e medidas de política do PNPOT.

Como forma de ilustrar esta análise recorre-se a um conjunto de matrizes de alinhamento descodificando a relação de cada projeto com as preocupações e efeitos esperados de cada medida de política que se lhe encontra associada.

2 DIMENSÃO ESTRATÉGICA

O PNPOT toma as suas grandes opções depois de ter identificado os 18 Problemas do Ordenamento do Território, as oportunidades e as tendências emergentes, mais relevantes e previsíveis, que se poderão colocar no futuro ao país. Estas foram assumidas como as grandes Mudanças Críticas que o país enfrentará, em 4 grandes domínios: ambiental e climático; sociodemográfico; tecnológico e; económico e social.

Foi com esta base que foram estabelecidos os **5 Desafios Territoriais** (subdivididos em 15 opções estratégicas de base territorial) que se refletem nas grandes orientações estratégicas do PNPOT e que conduzem à definição do Modelo Territorial a consolidar nas próximas décadas:

D1- Gerir os recursos naturais de forma sustentável (1.1. Valorizar o capital natural; 1.2. Promover a eficiência do metabolismo regional e urbano; 1.3. Aumentar a resiliência socioecológica)

D2- Promover um sistema urbano policêntrico (2.1. Afirmar as metrópoles e as principais cidades como motores de internacionalização e de competitividade externa; 2.2. Reforçar a cooperação interurbana e rural-urbana como fator de coesão interna; 2.3. Promover a qualidade urbana)

D3- Promover a inclusão e valorizar a diversidade territorial (3.1. Aumentar a atratividade populacional, a inclusão social, e reforçar o acesso aos serviços de interesse geral; 3.2. Dinamizar os potenciais locais e regionais e o desenvolvimento rural face à dinâmica de globalização; 3.3. Promover o desenvolvimento transfronteiriço)

D4- Reforçar a conectividade interna e externa (4.1. Otimizar as infraestruturas ambientais e a conectividade ecológica; 4.2. Reforçar e integrar redes de acessibilidades e de mobilidade; 4.3. Dinamizar as redes digitais)

D5- Promover a governança territorial (5.1. Reforçar a descentralização de competências e a cooperação intersectorial e multinível 5.2. Promover redes colaborativas de base territorial 5.3. Aumentar a Cultura Territorial)

Do ponto de vista estratégico os eixos estratégicos do PNI podem ser alinhados com os desafios do PNPOT permitindo antever uma relação com diferentes intensidades.

	EIXOS ESTRATÉGICOS PNI*								
	Acessibilidade equitativa	Conectividade alargada	Mobilidade inteligente	Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica	Adaptação do território	Economia circular	Recursos e capital natural	Infraestruturas e equipamentos resilientes	Sistemas inteligentes
Desafios PNPOT									
Gerir os recursos naturais de forma sustentável									
Promover um sistema urbano policêntrico									
Promover a inclusão e valorizar a diversidade territorial									
Reforçar a conectividade interna e externa									
Promover a governança territorial									

*A análise dos eixos estratégicos teve em consideração a sua descrição e a validação do seu alcance nos termos dos projetos apresentados.

Detalhando e cruzando as Áreas Temáticas do PNI2030 (TRANSPORTES E MOBILIDADE; AMBIENTE; REGADIO; ENERGIA) com as grandes Mudanças Críticas e com os Desafios Territoriais do PNPOT será importante atender:

- ✓ Para a **Área Temática TRANSPORTES E MOBILIDADE**, o Desafio 4 – “Reforçar a conectividade interna e externa”, detalhado na opção estratégica do PNPOT “Reforçar e integrar redes de acessibilidades e de mobilidade”, o seguinte:
 - Assume o relacionamento transfronteiriço como uma prioridade.
 - Aponta a premência em reforçar as infraestruturas aeroportuárias existentes no âmbito de uma estratégia a médio/longo prazo, considerando sobretudo o cordão litoral Porto-Lisboa-Faro. Sobressai neste domínio a situação do aeroporto de Lisboa, cujo nível de saturação torna premente a construção de uma nova infraestrutura aeroportuária na região que permita aliviar a pressão sobre o atual Aeroporto Humberto Delgado.
 - No âmbito do sistema portuário, refere que só uma visão integrada rodoferroviária e ferroportuária permitirá estabelecer uma estratégia que resulte na efetiva diminuição do transporte por rodovia. O objetivo é posicionar Portugal como referência nas cadeias logísticas internacionais.
 - Nota que o sistema ferroviário deverá ampliar as suas infraestruturas, induzindo crescimento de tráfego de passageiros e de mercadorias em articulação com as infraestruturas portuárias, estancando o crescimento da procura na rodovia, designadamente no transporte de mercadorias na Península Ibérica.
 - Nota que as prioridades associadas a infraestrutura rodoviária, designadamente a de altas prestações, poderão agora jogar-se ao nível da manutenção e conservação das extensas redes de diferentes níveis hierárquicos (com uma redução dos níveis de sinistralidade rodoviária).
 - Assume como necessário reforçar e expandir a rede de carregamento de veículos elétricos e continuará a prosseguir políticas que promovam a melhoria de eficiência em todos os modos, mas que diminuam a taxa de utilização automóvel.
 - Considera que a descarbonização dos transportes (veículos elétricos), a economia de partilha, os veículos autónomos e novas formas de prestação de serviços irão mudar a mobilidade de pessoas e mercadorias
 - Devem ser articuladas as ligações locais que ainda faltam, quer as que visam potenciar a atividade económica, quer as que garantam igualdade de oportunidades no acesso ao emprego, serviços e equipamentos.
 - Nos arcos metropolitanos de Lisboa e do Porto há espaço de progressão para o desenvolvimento das infraestruturas e dos serviços de passageiros em transporte coletivo em canal dedicado, promovendo o policentrismo e o papel das cidades na rede urbana nacional.
 - Nas áreas metropolitanas, os sistemas de metro e elétrico existentes também poderão ser incrementados, densificando a oferta nos núcleos centrais de maior compacidade.

- A intermodalidade e a multimodalidade são muito importantes nos âmbitos metropolitanos para o transporte de passageiros e mercadorias.
 - É estratégico melhorar o desempenho ambiental dos transportes e acelerar os programas urbanos e interurbanos de curta distância com relevância para a articulação entre os modos suaves.
- ✓ Para as Áreas Temáticas associadas aos setores AMBIENTE e REGADIO, releva a avaliação realizada no PNPOT associada à **mudança crítica do domínio ambiental e climático**, sendo determinante considerar que no futuro, os fatores de mudança associados às alterações climáticas evidenciam que:
- Portugal terá em 2030 um território mais vulnerável.
 - Pela sua posição geográfica Portugal apresenta-se como um território significativamente exposto às alterações do clima, o que conjugado com as vulnerabilidades de partida aponta para a necessidade de adoção de políticas de adaptação e mitigação dos efeitos das alterações climáticas em todos os setores.
 - O vale do rio Tejo poderá marcar uma divisão entre o país homogeneamente mais quente a sul e o de temperatura mais moderada a norte.
 - A redução da precipitação estará presente em todo o país, com relevantes perdas a sul.
 - As disponibilidades de água no território levantarão desafios infraestruturais a todas as escalas geográficas, implicando uma maior necessidade de rentabilização e eficiência das infraestruturas e da gestão para suprir períodos de seca, que tenderão a ser mais frequentes.
 - O acesso generalizado a recursos naturais tenderá a ser mais oneroso e a procura de soluções de proximidade e de circularidade associadas a novos modelos de negócio mais sustentáveis poderá influenciar a organização do território.
 - O agravamento dos riscos obriga a um olhar mais atento sobre as vulnerabilidades dos territórios e das populações. As migrações por razões associadas à escassez de recursos e aos riscos ambientais, que já hoje são uma realidade, serão intensificadas pelos cenários das alterações climáticas, podendo contribuir para aumentar o êxodo das regiões de baixa densidade do país.
 - Portugal deverá estar mais preparado para eventos extremos, onde os riscos poderão ser acrescidos e onerosos quer em áreas urbanas (ondas de calor, inundações, erosão costeira) quer rurais (incêndios florestais, perda da biodiversidade, redução de produtividade agrícola).
 - Os concelhos do litoral concentram 75% da população e acolhem as principais áreas urbanas e de atividade económica. O litoral do continente, apresenta forte suscetibilidade a perigos de erosão e galgamento costeiro e regista um historial de perdas acentuadas de território nos troços mais frágeis e vulneráveis ao avanço do mar;
 - É fundamental assegurar soluções de organização do território orientadas para o aumento da resiliência dos sistemas naturais, agrícolas, florestais e das comunidades.
- ✓ Para as Áreas Temáticas AMBIENTE e REGADIO, releva considerar a sua articulação com os desafios territoriais "1 - Gerir os recursos naturais de forma sustentável" e "4 - Reforçar a conectividade interna e externa", de onde se retiram as seguintes orientações:
- A valorização do **capital natural** com base na importância de três recursos fundamentais e

estratégicos para a promoção da qualidade de vida e a geração de riqueza: a água, o solo e a biodiversidade.

- A **eficiência da utilização dos recursos** é central no conceito de sustentabilidade e é um dos pressupostos da coesão territorial.
 - É fundamental encetar políticas de conservação e condicionamento da extração de recursos e de maximização dos investimentos infraestruturais já realizados e dos ciclos de utilização de recursos já mobilizados para os processos produtivos, reduzindo o consumo descartável e o desperdício final, melhorando a **eficiência do metabolismo dos territórios** urbanos e rurais e fomentando a economia circular.
 - A **disponibilidade e a qualidade da água, de origem superficial ou subterrânea** são fundamentais para a coesão dos territórios, com base na boa manutenção do ciclo da água em extensões geográficas coerentes e não segmentadas por limites administrativos.
 - O reconhecimento do valor do **solo**, significando inverter as lógicas de crescente consumo artificializado e conter as situações de perda, degradação e artificialização.
 - A **conectividade** da rede hidrográfica como elemento estruturante do território.
 - A recuperação de áreas de **passivos ambientais**.
 - A aplicação dos princípios da precaução e da prevenção nos territórios urbanizados e edificados sujeitos a perigos de **inundação e galgamento costeiro**.
 - O aproveitamento dos **recursos do oceano** e das atividades ligadas à economia do mar, de forma sustentável e respeitadora do ambiente, garantindo uma coordenação eficiente e integração coerente nos Instrumentos de Gestão Territorial.
- ✓ Para a Área Temática ENERGIA, importa atender á sua maior articulação com os desafios territoriais "1 - Gerir os recursos naturais de forma sustentável", "2 - Promover um sistema urbano policêntrico" e "4 - Reforçar a conectividade interna e externa", refletindo a importância transversal deste tema para a mitigação e adaptação às alterações climáticas, a importância da opção por fontes de energia renovável e por formas de consumo local para a inovação tecnológica e para a obtenção de benefícios ambientais, sociais e económicos com reflexo no reforço do sistema urbano e na qualidade e sustentabilidade das suas infraestruturas e atividades. As orientações e princípios estratégicos do PNPOT neste domínio são os seguintes:
- Incentivar a **produção e consumo de energia a partir de fontes renováveis**, destacando-se a energia solar, aumentando a eletrificação do país e encerrando a produção de energia a partir do carvão;
 - Desenvolver uma **economia de baixo carbono** assente em sistemas de transporte de baixo carbono e na eficiência energética;
 - Promover a **transição para uma economia circular**, dando especial atenção às Agendas Regionais de Economia Circular e às Agendas Urbanas;
 - Valorizar as **matérias primas e os subprodutos agrícolas e florestais, e de uma forma geral os recursos energéticos locais**, e incentivar a utilização e produção de fontes de energias renováveis;
 - Desenvolver o aproveitamento das **energias renováveis oceânicas**, através da implementação

- de uma política industrial inovadora focada na criação de uma nova fileira exportadora;
- Promover as interligações internacionais potenciadoras da sustentabilidade e resiliência do sistema de infraestrutura energética nacional.

3 ANÁLISE POR SECTORES

Para cada uma das áreas temáticas, apresenta-se no quadro seguinte as medidas que, de entre as 50 medidas da Agenda para o Território, refletem relação com as fichas de investimento do PNI 2030. Em termos descritivos, faz-se o enquadramento do Sector no PNPOT e, para cada uma das fichas de investimento, são evidenciadas as medidas do Programa de Ação do PNPOT que lhe estão relacionadas e aponta-se o que se “pretende” e o que se “espera” com a sua concretização.

	Medidas do Programa de Ação do PNPOT	TRANSPORTES E						AMBIENTE					ENERGIA		REGADIO		
		Mobilidade sustentável e transportes públicos	Ferrovia (1)	Rodovia (2)	(1) + (2)	Marítimo-portuário	Aeroportuário	Ciclo Urbano da Água	Gestão de Resíduos	Proteção do litoral	Passivos ambientais	Gestão de Recursos Hídricos	Recursos Marinhos	Redes	Reforço da Prod. Efic. energética	Reabilitação	Aumento
1.1	Gerir o recurso água num clima em mudança																
1.2	Valorizar o recurso solo e combater o seu desperdício																
1.3	Afirmar a biodiversidade como um ativo territorial																
1.4	Valorizar o território através da paisagem																
1.5	Planear e gerir de forma integrada os recursos geológicos e mineiros																
1.6	Ordenar e revitalizar os territórios da floresta																
1.7	Prevenir riscos e adaptar o território às alterações climáticas																
1.8	Valorizar o litoral e aumentar a sua resiliência																
1.9	Qualificar o ambiente urbano e o espaço público																
2.1	Fomentar uma abordagem territorial integrada de resposta à perda demográfica																
2.2	Promover uma política de habitação integrada																
2.3	Melhorar os cuidados de saúde e reduzir as desigualdades de acesso																
2.4	Qualificar e capacitar os recursos humanos e ajustar às transformações socioeconómicas																
2.5	Melhorar a qualidade de vida da população idosa e reforçar o relacionamento intergeracional																
2.6	Reforçar o acesso à justiça e a proximidade aos respetivos serviços																
2.7	Promover a inclusão social e reforçar as redes de apoio de proximidade																
2.8	Valorizar o património e as práticas culturais, criativas e artísticas																
2.9	Potenciar a inovação social e fortalecer a coesão socioterritorial																
2.10	Promover a digitalização, a interoperabilidade e a acessibilidade aos serviços públicos e de interesse geral																
3.1	Reforçar a competitividade da agricultura																
3.2	Dinamizar as políticas ativas para o desenvolvimento rural																
3.3	Afirmar os ativos estratégicos turísticos nacionais																
3.4	Valorizar os ativos territoriais patrimoniais																
3.5	Dinamizar e revitalizar o comércio e os serviços																
3.6	Promover a economia do mar																
3.7	Qualificar o emprego e contrariar a precariedade no mercado de trabalho																
3.8	Desenvolver ecossistemas de inovação de base territorial																
3.9	Reindustrializar com base na Revolução 4.0																
3.10	Reforçar a internacionalização e a atração de investimento externo																
3.11	Organizar o território para a economia circular																
3.12	Promover a competitividade da silvicultura																
4.1	Otimizar as infraestruturas ambientais e de energia																
4.2	Otimizar a conectividade ecológica nacional																
4.3	Suprir carências de acessibilidade tendo em vista a equidade aos serviços e às infraestruturas empresariais																
4.4	Renovar, requalificar e adaptar as infraestruturas e os sistemas de transporte																
4.5	Promover a mobilidade metropolitana e interurbana																
4.6	Digitalizar a gestão e a operação dos sistemas de transporte																
4.7	Alargar as infraestruturas físicas de conexão internacional																
4.8	Ampliar a conectividade digital internacional através dos cabos submarinos																
4.9	Reforçar os serviços de banda larga e a implementação de redes de nova geração 5G																
5.1	Promover a informação geográfica																
5.2	Ativar uma nova cultura territorial																
5.3	Potenciar e qualificar a cooperação territorial																
5.4	Aprofundar a descentralização e a desconcentração e promover a cooperação e a governança multinível																
5.5	Experimental e prototipar soluções inovadoras																
5.6	Reforçar as abordagens integradas de base territorial																
5.7	Aprofundar a cooperação intraurbana para uma cidade sustentável e inteligente																
5.8	Fortalecer as articulações rurais-urbanas																
5.9	Dinamizar as articulações interurbanas e os subsistemas territoriais																
5.10	Aprofundar a cooperação transfronteiriça																

Há situações em que as fichas de investimento se encontram associadas a mais de uma medida do PNPOT.

3.1 SECTOR: TRANSPORTES E MOBILIDADE

Portugal tem assistido nas últimas décadas, a um forte investimento no sistema de acessibilidades terrestres, sobretudo na sua rede rodoviária. O expressivo desenvolvimento das infraestruturas rodoviárias contribuíram para formar uma “cultura do automóvel”, ocasionando uma menor utilização dos transportes coletivos. A própria dinâmica construtiva e de transformação do solo em urbano não foi planeada em função da oferta de transportes coletivos.

A enorme quantidade e diversidade de movimentos pendulares, reflete uma estruturação e organização do território português, onde sobressaem os territórios mais polarizadores, com maior capacidade de atração. A intensificação das deslocações em determinados territórios evidencia a concentração geográfica das oportunidades, do emprego e do ensino.

Uma das preocupações centrais do PNPOT em relação às infraestruturas de transportes e mobilidade prende-se com a efetiva acessibilidade aos serviços de interesse geral, à competitividade económica dos territórios e, por consequência, à configuração do sistema urbano.

Em termos gerais, pode-se considerar que, no geral, Portugal possui uma boa acessibilidade populacional aos serviços de interesse geral. Mais de 95% da população tem acesso a serviços de nível básico em menos de 5 minutos e a serviços de nível intermédio em menos de 10 minutos; enquanto cerca de 85% da população tem acesso a serviços de nível superior em 15 minutos. Contudo, estes valores estão associados ao desequilíbrio territorial existente. Quase 80% da população do país vive nas áreas de alta densidade que ocupam apenas um quarto do território. Nestas áreas, principalmente no corredor entre Lisboa e Braga, no litoral algarvio e ao redor das principais cidades do interior, existe também uma alta acessibilidade aos serviços com níveis médios ou altos de densidade e especialização funcional (no caso das duas áreas metropolitanas). Nestes locais, 99% da população acede a serviços básicos em menos de 5 minutos; intermédios entre 10-15 minutos; e superiores em 20 minutos.

Por outro lado, a acessibilidade de cerca de 20% da população que vive nos outros três quartos do território é mais crítica. As áreas do interior centro e sul do país, e ao longo da fronteira com Espanha, com particular incidência no sul do Alentejo, possuem baixos níveis de acessibilidade, densidade e especialização funcional. São precisos 15 minutos de tempo de viagem para que toda a população da baixa densidade aceda a serviços básicos; 25 minutos a serviços intermédios; e 50 minutos a serviços superiores. Cerca de metade da população que vive na baixa densidade (cerca de 1 milhão de habitantes) tem tempos de acesso mais críticos aos serviços intermédios e superiores.

3.1.1 MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E TRANSPORTES PÚBLICOS

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)			
Mobilidade sustentável e transportes públicos	Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em Sítio Próprio na AML	1.9	4.4	4.5	
	Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em Sítio Próprio na AMP	1.9	4.4	4.5	
	Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em Sítio Próprio em cidades +100.000 habitantes	1.9	4.4	4.5	
	Consolidação da rede de Metro Ligeiro do Porto	1.9	4.4	4.5	
	Consolidação da rede de Metropolitano de Lisboa	1.9	4.4	4.5	
	Descarbonização da Logística Urbana	1.9	4.4		5.7
	Promoção da Mobilidade Elétrica	1.9	4.4		5.7
	Promoção da Rede Nacional de Interconexão Ciclável	1.9	4.4	4.5	5.7
	Promoção da multimodalidade urbana	1.9	4.4	4.5	5.7

Alinhamento com a Medida 1.9 - Qualificar o ambiente urbano e o espaço público

A qualidade do ambiente urbano constitui um imperativo constitucional e um compromisso internacional do país no quadro dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e da Nova Agenda Urbana das Nações Unidas. Os processos de qualificação do ambiente urbano e a reabilitação dos espaços públicos constituem um dos grandes desafios da próxima década considerando o modo como as infraestruturas e o edificado foram instalados no território.

A qualificação dos espaços públicos urbanos visa dotá-los das condições de dimensionamento, acessibilidade, conforto e segurança para todos e a promover a sua utilização com suporte da mobilidade ativa das pessoas. A melhoria do conforto bioclimático, adaptação dos espaços urbanos às alterações climáticas, e a melhoria das condições de eficiência e fiabilidade energética dos sistemas urbanos deverão contribuir para a descarbonização.

Pretende-se: A par de outros objetivos operacionais: Aumentar a oferta de espaços públicos acessíveis, seguros e confortáveis para todos, melhorar a acessibilidade e o reconhecimento dos serviços de interesse geral, reforçar a inclusão de pessoas com mobilidade reduzida ou outras incapacidades no espaço urbano.

Espera-se: Um incremento da acessibilidade e um aumento do conforto bioclimático dos espaços públicos urbanos.

Alinhamento com a Medida 4.4 - Renovar, requalificar e adaptar as infraestruturas e os sistemas de transporte

Com o crescimento e envelhecimento das infraestruturas e dos sistemas de transporte é necessário investir na sua renovação, requalificação e adaptação. Esta necessidade também decorre da evolução dos padrões exigidos pela sociedade, economia e ambiente. Por outro lado, as ameaças que decorrem das alterações climáticas e tecnológicas, obrigam a promover a maior flexibilidade e a resiliência das

infraestruturas e dos sistemas. Face ao aumento da atratividade do país, é também fundamental reforçar e qualificar a oferta dos sistemas de transporte como alavancas do desenvolvimento regional.

Pretende-se: Manter ou repor os níveis de qualidade e desempenho nos transportes, aumentando a longevidade das infraestruturas e dos sistemas de transporte. Reduzir externalidades negativas e aumentar a sustentabilidade ambiental. Rendibilizar os investimentos realizados no passado e os ativos existentes. Desenvolver a multimodalidade associada ao transporte de mercadorias. Diminuir os impactos ambientais do transporte.

Espera-se: Aumento da longevidade das infraestruturas e sistemas de transporte, contribuindo para a diminuição dos impactos ambientais do transporte. Valorização dos investimentos realizados no passado e dos ativos existentes, tendo em vista o aumento da eficiência dos investimentos. Desenvolvimento da multimodalidade associada ao transporte de mercadorias visando melhorar a eficácia das infraestruturas.

Alinhamento com a Medida 4.5 - Promover a mobilidade metropolitana e interurbana

A mobilidade passa a ser vista como uma oferta diversificada, partilhada e de baixas emissões, de soluções para uma procura fragmentada em territórios desiguais, e projetada cada vez menos para o automóvel. Assim, o reforço da mobilidade sustentável e inclusiva passa, primeiramente, por concretizar a descentralização de competências e a reorganização dos serviços de transportes públicos de passageiros. Isto inclui, nomeadamente, projetar e pensar a problemática da mobilidade à escala metropolitana, criando uma autoridade de transporte a esta escala, retirando-se o Estado dessa função; bem como afirmar um modelo multimodal, cujo preço reflita as externalidades positivas do uso do transporte coletivo e não discrimine negativamente as populações periféricas. Assim, deve promover-se uma rede integrada de mobilidade a nível metropolitano, que responda de forma eficiente e adequada a diferentes contextos territoriais em termos de modos, redes, frequências e qualidade do serviço, e melhore a eficiência e sustentabilidade da logística urbana. Assume-se que, para garantir um serviço adequado, o sistema possa ser parcialmente deficitário, cabendo às áreas metropolitanas gerir esse diferencial, suportados pelos fundos comunitários, e cabendo ao Estado a responsabilidade na subsídio da componente social dos transportes, dos “descontos” não comerciais e em garantir os investimentos necessários à expansão e manutenção das redes e canais de transporte com um reduzido grau de liberdade de percurso.

Pretende-se: Descentralizar a mobilidade, capacitando uma autoridade de transportes metropolitana, criando um sistema tarifário e uma rede de oferta unificada. Planear redes de mobilidade metropolitanas, gerindo os sistemas de transportes por forma a garantir equidade territorial. Assegurar a coerência entre as políticas de usos do solo e de acessibilidades e transportes, em prol de uma mobilidade mais sustentável. Promover a descarbonização do setor dos transportes e o descongestionamento urbano, melhorando a oferta e qualidade dos transportes públicos, e apostando em modos mais sustentáveis de mobilidade coletiva ou individual. 6. Viabilizar/estimular novas soluções para uma mobilidade mais eficiente, universal e inclusiva. 7. Preparar as infraestruturas para estas soluções e aumentar a capacidade e o desempenho dos sistemas coletivos competitivos.

Espera-se: A melhoria da acessibilidade de pessoas e bens. Um aumento do nível e qualidade da oferta de transportes públicos e conseqüentemente da procura com uma redução expectável do congestionamento do tráfego e demais impactos, nomeadamente as emissões do sistema de transportes. Um aumento da quota de mercado associada a modos mais sustentáveis (transporte coletivo de passageiro e outros modos e tecnologias de transporte mais eficientes do ponto de vista ambiental, incluindo os modos

suaves e soluções de mobilidade partilhada e elétrica) e uma diminuição dos utilizadores de transporte individual motorizado. Um aumento da equidade de acesso aos serviços e uma redução das emissões no sector dos transportes.

Alinhamento com a Medida 5.7 - Fomentar a cooperação intraurbana para uma cidade sustentável e inteligente

As intervenções em matéria de valorização dos espaços urbanos devem ter em vista a resolução das deficiências estruturais dos territórios urbanos descontínuos, fragmentados e dispersos; a estruturação e o reforço da conectividade dos tecidos urbanos numa ótica de integração funcional e ambiental; a afirmação de centralidades intraurbanas. Trata-se de apostar na cooperação, negociação e articulação de interesses para encontrar soluções conjuntas que integrem aspetos sociais, económicos e ambientais. Esta medida de política vem reforçar a importância dos espaços urbanos, nas suas capacidades de se adaptarem e responderem aos desafios futuros, onde entre outros, se destaca a mobilidade, ou seja, privilegiando alternativas de transporte mais suaves, seguras e limpas, com mais transporte público e soluções multimodais de baixo carbono e acedendo a um fornecimento de energias renováveis e inteligentes com baixo teor de carbono.

Pretende-se: A par de outros objetivos operacionais: i) Desenvolver ambientes urbanos mais sustentáveis e resilientes e ii) Promover a descarbonização das cidades, nos transportes, nas residências, nas atividades económicas e nos edifícios e espaços públicos.

Espera-se: A par de outros efeitos, também o reforço da sustentabilidade e da resiliência urbana num cenário de aceleradas alterações climáticas; O reforço da descarbonização nas cidades, nos transportes, nas residências, nas atividades económicas e nos edifícios e espaços públicos.

3.1.2 FERROVIA

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)						
Ferrovia (1)	Programa de Reforço da Capacidade e Aumento de Velocidades no Eixo Porto-Lisboa		3.3	4.3	4.5			
	Programa de Segurança Ferroviária, Renovação e Reabilitação e Redução de Ruído	1.9						5.7
	Programa de Sinalização e Implementação do ERTMS/ETCS + GSM-R					4.6		
	Programa de Eletrificação e Reforço da Rede Ferroviária Nacional		3.3	4.3				
	Ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura	1.9	3.3		4.5			
	Programa de telemática, estações e segurança da operação					4.6		5.7
	Programa de aumento de capacidade na rede ferroviária das áreas metropolitanas		3.3		4.5			
	Corredor Internacional Sul: Nova ligação Sines/Grândola			4.3				
	Modernização da Ligação Lisboa-Algarve		3.3	4.3	4.5			5.7 5.9
	Programa de melhoria de terminais multimodais incluindo a sua acessibilidade ferroviária			4.3	4.5			
	Modernização da Linha do Alentejo		3.3	4.3				5.9
	Requalificação do troço Espinho-Oliveira de Azeméis da Linha do Vouga			4.3				5.9
Corredor Internacional Norte: Nova troço Aveiro/Mangualde			4.3			4.7	5.9	

Em 2017, a extensão total da rede ferroviária em exploração registava um valor de 2562 km, correspondendo a uma redução de cerca de 10% relativamente a 2005. A extensão eletrificada totaliza 1633,7 km, correspondendo a cerca de 64% da rede em exploração e sofreu um acréscimo de 14% desde 2005, demonstrando o esforço para tornar este modo de transporte mais eficiente nos principais eixos, onde compete com os outros modos. Porém, estas melhorias são ainda insuficientes, continuando a verificar-se estrangimentos de ordem diversa para o caminho-de-ferro desempenhar o papel que lhe cabe quer na mobilidade da população quer no domínio do transporte de mercadorias. Com efeito verificam-se situações de obsolescência, de degradação da infraestrutura, de ausência de eletrificação em alguns troços, de limitação ao nível da capacidade e ao nível do comprimento máximo dos comboios, na ligação dos principais portos e centros logísticos, de falta ou inadequação de interfaces entre o modo ferroviário e outros modos, ao nível da interoperabilidade entre redes ferroviárias no transporte internacional, entre outros aspetos.

Apesar dos atuais estrangimentos, nalguns corredores, o transporte ferroviário tem-se afirmado como uma alternativa competitiva em relação aos outros modos no transporte de passageiros, sobretudo à escala urbana, suburbana e ao longo do corredor Lisboa-Porto. Ao nível do transporte de mercadorias, tem persistido a dificuldade do transporte ferroviário em atingir em Portugal o peso que atingiu noutros países europeus. O plano de investimentos ferroviário em curso (Ferrovia 2020), resultante da reprogramação e ajustamento do PETI 3+ às reais disponibilidades de financiamento, visa colmatar

parcialmente a carências verificadas na rede, mas não esgota as necessidades de modernização e desenvolvimento do subsetor. Ainda assim, a sua conclusão permitirá desde logo aos operadores a reestruturação das suas frotas e serviços com vista à progressiva recuperação e reforço da competitividade do modo ferroviário.

Alinhamento com a Medida 1.9 - Qualificar o ambiente urbano e o espaço público

A qualidade do ambiente urbano constitui um imperativo constitucional e um compromisso internacional do país no quadro dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e da Nova Agenda Urbana das Nações Unidas. Os processos de qualificação do ambiente urbano e a reabilitação dos espaços públicos constituem um dos grandes desafios da próxima década considerando o modo como as infraestruturas e o edificado foram instalados no território.

A qualificação dos espaços públicos urbanos visa dotá-los das condições de dimensionamento, acessibilidade, conforto e segurança para todos e a promover a sua utilização com suporte da mobilidade ativa das pessoas. A melhoria do conforto bioclimático, adaptação dos espaços urbanos às alterações climáticas, e a melhoria das condições de eficiência e fiabilidade energética dos sistemas urbanos deverão contribuir para a descarbonização.

Pretende-se: A par de outros objetivos operacionais: melhorar a acessibilidade e o reconhecimento dos serviços de interesse geral, reforçar a inclusão de pessoas com mobilidade reduzida ou outras incapacidades no espaço urbano.

Espera-se: Aumento da oferta de espaços públicos acessíveis

Alinhamento com a Medida 3.3 - Afirmar os ativos estratégicos turísticos nacionais

Esta medida visa contribuir para dar resposta aos desafios que se colocam ao turismo nacional e que estão identificados na ET27. Entre outros objetivos operacionais **pretende-se:** i) garantir a competitividade das acessibilidades ao destino Portugal e ii) promover a mobilidade dentro do território.

Espera-se: A par de outros efeitos, também o reforço da qualificação e da competitividade turística do país e das regiões.

Alinhamento com a Medida 4.3 - Suprir carências de acessibilidade tendo em vista a equidade aos serviços e às infraestruturas empresariais

Em prol da coesão e equidade territorial é fundamental garantir não só uma rede estruturante que assegure níveis adequados de acessibilidade, mas igualmente as redes capilares que distribuem territorialmente a acessibilidade. Por outro lado, o forte investimento na rede rodoviária contrastou com algum abandono do sistema ferroviário, que importa atenuar. Esta medida pretende suprir as carências de acessibilidade, aumentando a equidade de oportunidades no acesso aos serviços e às infraestruturas empresariais. Neste contexto esta medida considera o reforço da acessibilidade física à rede ferroviária nacional.

Pretende-se: A par de outros objetivos operacionais: i) Aumento da acessibilidade e desempenho

(procura) do transporte ferroviário de passageiros; ii) Alargamento da eletrificação da rede ferroviária nacional e aumento da capacidade e desempenho do sistema ferroviário nos eixos com maior potencial de procura; iii) Melhorar a acessibilidade enquanto potenciadora da atração de atividades económicas e melhoria da qualidade de vida da população.

Espera-se: O aumento da equidade territorial em termos de acesso aos serviços e às infraestruturas económicas. O aumento das condições para o reforço da competitividade dos polos empresariais e das regiões fronteiriças. Melhorar a oferta de infraestruturas potenciadoras de uma maior procura. Melhorar as condições para atrair não residentes, sobretudo nas regiões com piores acessibilidades. O aumento da atividade económica e atração de não residentes (novos residentes, turistas, visitantes), sobretudo nas regiões geograficamente mais desfavorecidas.

Alinhamento com a Medida 4.5 - Promover a mobilidade metropolitana e interurbana

Pretende-se: A par de outros objetivos operacionais: (i) Planear redes de mobilidade metropolitanas, gerindo os sistemas de transportes por forma a garantir equidade territorial; (ii) Promover a descarbonização do setor dos transportes e o descongestionamento urbano, melhorando a oferta e qualidade dos transportes públicos, e apostando em modos mais sustentáveis de mobilidade coletiva ou individual. (iii) Viabilizar/estimular novas soluções para uma mobilidade mais eficiente, universal e inclusiva. (iv) Preparar as infraestruturas para estas soluções e aumentar a capacidade e o desempenho dos sistemas coletivos competitivos.

Espera-se: Descentralização da mobilidade, melhoria da acessibilidade de pessoas e bens, aumento do nível e qualidade da oferta de transportes públicos e consequentemente da procura, redução do congestionamento do tráfego e demais impactos, nomeadamente as emissões do sistema de transportes., diminuição dos utilizadores de transporte individual motorizado.

Alinhamento com a Medida 4.6 - Digitalizar a gestão e a operação dos sistemas de transporte

Pretende-se: Aumentar a eficiência das cadeias logísticas e as economias de escala entre os sistemas e os clientes finais. Simplificar e desmaterializar os procedimentos nos transportes. Potenciar a intermodalidade e a utilização de transportes mais amigos do ambiente. Promover negócios inovadores centrados no setor dos transportes e nos serviços de mobilidade partilhada. Ajudar a maximizar a utilização das infraestruturas nacionais para o transporte de mercadorias.

Espera-se: Aumento da eficiência dos sistemas de transporte, redução das externalidades negativas dos sistemas de transporte, incluindo a redução das emissões no sector dos transportes, aumento dos utilizadores dos sistemas de transporte, aumento da carga transportada pelos sistemas de transporte, aumento da proximidade entre o fornecedor e o utilizador.

Alinhamento com a Medida 5.7 - Fomentar a cooperação intraurbana para uma cidade sustentável e inteligente

As intervenções em matéria de valorização dos espaços urbanos devem ter em vista a resolução das deficiências estruturais dos territórios urbanos descontínuos, fragmentados e dispersos; a estruturação e o

reforço da conectividade dos tecidos urbanos numa ótica de integração funcional e ambiental; a afirmação de centralidades intraurbanas. Trata-se de apostar na cooperação, negociação e articulação de interesses para encontrar soluções conjuntas que integrem aspetos sociais, económicos e ambientais. Esta medida de política vem reforçar a importância dos espaços urbanos, nas suas capacidades de se adaptarem e responderem aos desafios futuros, onde entre outros, se destaca a mobilidade, ou seja, privilegiando alternativas de transporte mais suaves, seguras e limpas, com mais transporte público e soluções multimodais de baixo carbono e acedendo a um fornecimento de energias renováveis e inteligentes com baixo teor de carbono.

Pretende-se: A par de outros objetivos operacionais: Desenvolver ambientes urbanos mais sustentáveis e resilientes e promover a descarbonização das cidades, nos transportes, nas residências, nas atividades económicas e nos edifícios e espaços públicos.

Espera-se: A par de outros efeitos, também o reforço da sustentabilidade e da resiliência urbana num cenário de aceleradas alterações climáticas. Reforço da descarbonização nas cidades, nos transportes, nas residências, nas atividades económicas e nos edifícios e espaços públicos.

Alinhamento com a Medida 5.9 - Dinamizar as articulações interurbanas e os subsistemas territoriais

No Modelo Territorial do PNPT estão identificados um conjunto de subsistemas territoriais que têm como referencial principal as articulações interurbanas. A construção de um sistema urbano policêntrico apoia-se no desenvolvimento dos centros urbanos e numa maior articulação e cooperação territorial (relações interurbanas e urbano-rurais), de forma a atenuar as disparidades socioeconómicas inter e intrarregionais e potenciar as estratégias, aumentando as economias de escala nos contextos de menor densidade urbana e criando condições para um melhor desenvolvimento dos ecossistemas de inovação regional.

Pretende-se: A par de outros objetivos operacionais, pretende-se abordar os desafios territoriais a uma escala que tenha em conta as ligações funcionais entre as áreas urbanas e rurais, nomeadamente através da gestão coordenada de serviços, da gestão dos sistemas de transporte, do reforço das articulações no âmbito do reforço da inovação, de uma economia mais circular, de uma maior eficiência energética, de uma mobilidade urbana mais suave, entre outras temáticas.

Espera-se: Aumento da integração, equidade e coesão territorial.

3.1.3 RODOVIA

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)			
Rodovia (2)	Programa de Segurança Rodoviária, Renovação e Reabilitação e Redução de Ruído	1.9			
	Programa de Construção de "Missing Links"			4.3	
	Programa Arco Ribeirinho Sul – Ligação A2 / Aeroporto	1.9			
	Programa de alargamentos/aumentos de capacidade	1.9			
	Conclusão do IP8 entre Sines e Beja			4.3	
	Programa de Apoio à Inovação e Eficiência na Rede Rodoviária	1.9			
	Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE) –Fase II			4.3	
	Programa de Coesão Territorial		2.1		5.8

Terminado um extenso ciclo de construção da infraestrutura rodoviária, designadamente a de altas prestações, as prioridades poderão agora jogar-se ao nível da manutenção e conservação das extensas redes de diferentes níveis hierárquicos (com uma redução dos níveis de sinistralidade rodoviária). Haverá também que articular ligações locais que ainda faltam, quer as que visam potenciar a atividade económica, quer as que garantam igualdade de oportunidades no acesso ao emprego, serviços e equipamentos.

A descarbonização dos transportes (veículos elétricos), a economia de partilha, os veículos autónomos e novas formas de prestação de serviços irão mudar a mobilidade de pessoas e mercadorias. Estas transformações em curso na mobilidade poderão trazer ganhos de eficiência ao modo rodoviário, mas não eliminarão as externalidades do transporte individual, em particular nos que respeita ao congestionamento e consumo de espaço urbano. Neste contexto, é necessário reforçar e expandir a rede de carregamento de veículos elétricos e continuará a prosseguir políticas que promovam a melhoria de eficiência em todos os modos, mas que diminuam a taxa de utilização automóvel.

No transporte de passageiros há um desequilíbrio da repartição modal, com excessiva dependência dos cidadãos relativamente ao transporte automóvel individual, o que dificulta progressos significativos na evolução do padrão de mobilidade, com custos ambientais e energéticos e implicações em matéria de saúde pública e sinistralidade rodoviária.

Nos arcos metropolitanos de Lisboa e do Porto há espaço de progressão para o desenvolvimento das infraestruturas e dos serviços de passageiros em transporte coletivo em canal dedicado, promovendo o policentrismo e o papel das cidades na rede urbana nacional.

Nas áreas metropolitanas, os sistemas de metro e eléctrico existentes também poderão ser incrementados, densificando a oferta nos núcleos centrais de maior compacidade. A intermodalidade e a multimodalidade são muito importantes nos âmbitos metropolitanos para o transporte de passageiros e mercadorias.

As cidades precisam de apostar na organização da oferta de transportes coletivos rodoviários, regular e

flexível (mais personalizada). O espaço urbano está sobre “rodoviarizado”, impedindo a multimodalidade e perpetuando as situações de congestionamento, ainda que venha a ser diminuído pelos impactos tecnológicos.

É estratégico melhorar o desempenho ambiental dos transportes e acelerar os programas urbanos e interurbanos de curta distância com relevância para a articulação entre os modos suaves, o transporte público rodoviário de passageiros (incluindo o transporte flexível) e os serviços partilhados (táxi coletivo, van, car e bike-sharing). Neste âmbito, é de grande importância os principais centros urbanos reforçarem a aposta na pedonalização dos espaços urbanos centrais.

Nos últimos anos o país passou por profundas alterações das redes de infraestruturas e de equipamentos, com reflexos positivos nos níveis de bem-estar dos portugueses.

A construção de um conjunto de vias, que uniu as principais cidades do país e ligou o litoral com o interior e o norte com o sul do país e assegurou ainda boas ligações às principais fronteiras terrestres, constituiu o principal instrumento de estruturação do território e de melhoria das acessibilidades internacional, inter-regional e interurbana. Contudo, a partir de 2011, em consequência da crise económica, assistiu-se a um forte abrandamento do investimento no setor dos transportes, com a suspensão de planos de investimentos estruturantes, focando-se a ação sobretudo na implementação do conjunto de reformas preconizadas pelo Plano Estratégico de Transportes - PET (2011-2015). Paralelamente, foram redefinidas as prioridades de investimento anteriormente previstas, em divergência com o modelo territorial preconizado no PNPOT 2007. As novas prioridades, direcionadas maioritariamente para o transporte de mercadorias, moldaram o Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas PETI 3+ (2014-2020), o qual definiu um novo conjunto de reformas a implementar no setor bem como o conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até ao final da década, recuperando algum investimento público neste domínio.

Ao nível estratégico, o PNPOT assume o relacionamento transfronteiriço como uma prioridade.

Alinhamento com a Medida 1.9 - Qualificar o ambiente urbano e o espaço público

A qualidade do ambiente urbano constitui um imperativo constitucional e um compromisso internacional do país no quadro dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e da Nova Agenda Urbana das Nações Unidas. Os processos de qualificação do ambiente urbano e a reabilitação dos espaços públicos constituem um dos grandes desafios da próxima década considerando o modo como as infraestruturas e o edificado foram instalados no território. Nesse sentido é também importante considerar a segurança rodoviária e os níveis de insegurança como fatores de sustentabilidade/qualificação, uma vez que qualificar o ambiente urbano e o espaço público passa também torná-los mais seguros.

Pretende-se: A par de outros objetivos operacionais: Aumentar a oferta de espaços públicos acessíveis, seguros e confortáveis para todos; Melhorar o conforto bioclimático dos espaços urbanos; iii) Melhorar a acessibilidade e o reconhecimento dos serviços de interesse geral.

Espera-se: Um incremento da acessibilidade e um aumento do conforto bioclimático dos espaços públicos urbanos.

Alinhamento com a Medida 2.1 - Fomentar uma abordagem territorial integrada de resposta à perda demográfica

A retração populacional é mais acentuada nos territórios de baixa densidade e rurais com uma base económica frágil e pouco atrativa em termos de emprego. Numa lógica de reforço da coesão social e territorial, torna-se importante atrair população, nomeadamente jovem, tendo em vista a preservação das atividades agroflorestais, a afirmação das Áreas Protegidas como territórios atrativos e demonstrativos de boas práticas no âmbito do desenvolvimento sustentável, a rendibilização dos investimentos realizados em infraestruturas públicas e a necessidade de diversificar e inovar a base económica existente.

Pretende-se: A par de outros objetivos operacionais, também melhorar a qualidade de vida, através de um melhor acesso aos serviços, da diversificação da base económica e da criação de emprego.

Espera-se: Melhoria da qualidade de vida e do acesso aos equipamentos e serviços nos territórios de baixa densidade, bem como a criação de emprego e desenvolvimento do tecido empresarial nas áreas rurais.

Alinhamento com a Medida 4.3 - Suprir carências de acessibilidade tendo em vista a equidade aos serviços e às infraestruturas empresariais

Não obstante o intenso investimento realizado nas últimas décadas, que permitiu dotar o país de uma rede rodoviária moderna, abrangente e equilibradamente distribuída às escalas nacional e regional, continuam a existir necessidades pontuais por suprir em termos de infraestruturas. Essas necessidades originam desigualdades ao nível da acessibilidade, que representam injustiças espaciais, que importa corrigir em prol da coesão e equidade territorial. É também fundamental garantir não só uma rede estruturante que assegure níveis adequados de acessibilidade, mas igualmente as redes capilares que distribuem territorialmente a acessibilidade. Nesse sentido o PNPTOT sinaliza a necessidade de promover ligações rodoviárias de proximidade a territórios mais carenciados e áreas empresariais e em regiões transfronteiriças.

Pretende-se: A par de outros objetivos operacionais, melhorar a cobertura e o desempenho da rede rodoviária estruturante, aumentar os níveis de acessibilidade rodoviária em territórios mais isolados e melhorar a acessibilidade enquanto potenciadora da atração de atividades económicas e melhoria da qualidade de vida da população.

Espera-se: Aumento da equidade territorial em termos de acesso aos serviços e às infraestruturas económicas. Aumento das condições para o reforço da competitividade dos polos empresariais e das regiões fronteiriças. Melhorar a oferta de infraestruturas potenciadoras de uma maior procura. Melhorar as condições para atrair não residentes, sobretudo nas regiões com piores acessibilidades. Aumento da atividade económica e atração de não residentes (novos residentes, turistas, visitantes), sobretudo nas regiões geograficamente mais desfavorecidas.

Alinhamento com a Medida 5.8 - Fortalecer as articulações rurais-urbanas

O desenvolvimento das áreas rurais e urbanas nem sempre tem sido considerado de forma articulada em

termos de políticas. Contudo, o rural e o urbano podem reforçar as suas articulações físicas e funcionais numa lógica de ganhos mútuos, gerando externalidades positivas e aumentando a competitividade, a coesão, o desenvolvimento, o bem-estar e a sustentabilidade. O sistema urbano-rural assenta numa abordagem multitemática e flexível, dependente de fatores externos de nível institucional e territorial. Nas regiões metropolitanas, as áreas rurais e urbanas devem tornar-se fornecedoras mútuas de serviços diferenciados. As cidades médias e as áreas rurais envolventes devem funcionar em rede e constituir-se como polos de crescimento semiautónomos, pois dependem dos centros urbanos para serviços especializados e para aceder a mercados mais alargados. Nas áreas de baixa densidade as áreas rurais devem assumir-se como motores de crescimento, já que detêm o capital natural que alavanca uma parte significativa das economias locais e regionais.

Pretende-se: Identificar as principais temáticas capazes de incentivar a coesão territorial com base em regiões funcionais, favorecendo novas geografias ad hoc a partir da interpenetração do rural e do urbano. Encorajar a integração entre políticas urbanas e políticas rurais através de uma agenda nacional comum. Promover um ambiente legal e institucional que impulsione a formação de parcerias urbano-rurais. Encorajar a integração territorial através do acesso a serviços, emprego e amenidades em áreas urbanas e rurais integradas funcionalmente.

Espera-se: A par de outros efeitos, o aumento da integração e coesão territorial rural-urbana. A atração de novos residentes e empresas. Uma melhoria na gestão dos fluxos naturais e materiais entre áreas rurais e urbanas. Um aumento mútuo da qualidade de vida das áreas rurais e urbanas.

3.1.4 RODOVIA + FERROVIA

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)			
(1) + (2)	Programa de Conectividade Rodoviária e Ferroviária Transfronteiriça		3.10	4.3	4.7
	Programa de acessos rodo e ferroviários aos aeroportos nacionais		3.10	4.3	4.7
	Programa de adaptação de infraestruturas de transportes às alterações climáticas	1.7			

Alinhamento com a Medida 1.7 - Prevenir riscos e adaptar o território às alterações climáticas

No contexto das alterações climáticas globais, tem-se vindo a associar às regiões mediterrânicas, para além da subida do nível das águas do mar, a redução da precipitação média, o aumento da temperatura e a maior incidência de ondas de calor e de eventos extremos de cheias e de secas, pelo que é fundamental aumentar a resiliência e a capacidade adaptativa das populações e das atividades, numa lógica de prevenção e redução de vulnerabilidades a riscos existentes e de precaução de riscos futuros. Reduzir as vulnerabilidades, melhorar a preparação e incentivar a adaptação tem custos sociais, económicos e ambientais, que serão sempre inferiores aos custos da inação, como tem sido demonstrado em diversas avaliações.

Pretende-se: A par de outros objetivos operacionais, fomentar uma maior coordenação e articulação entre as entidades envolvidas e as políticas e planos setoriais, territoriais, e de financiamento. Elaborar e disseminar orientações técnicas em matéria de riscos e de alterações climáticas para os programas e planos territoriais, com vista à convergência de princípios, de entendimentos e de soluções, aproveitando a experiência dos projetos financiados pelo programa AdaPT, como o Portal do Clima e o ClimAdaPT.Local, entre outros. Implementar uma cultura de sensibilização para o risco, potenciando o acesso à informação, a troca de experiências e a difusão de boas práticas de prevenção e redução do risco e de adaptação às alterações climáticas. Potenciar uma cultura resiliência territorial, através da colaboração das entidades públicas e privadas e do envolvimento das comunidades. Promover ações de prevenção e redução de riscos e de adaptação dos territórios às alterações climáticas, privilegiando as soluções participadas e de base natural como as mais adequadas. Implementar a Estratégia Nacional para a Adaptação às Alterações Climáticas na sua vertente territorial.

Espera-se: Fortalecimento da governação na gestão do risco, com vista à sua diminuição e ao aumento da resiliência das comunidades. Adaptação dos usos e ocupação do solo às vulnerabilidades territoriais. Integração da avaliação de risco e da definição das medidas de prevenção e redução dos seus efeitos nos processos de elaboração dos programas e planos territoriais. Implementação de uma cultura de sensibilização para o risco e aumento da adesão a atitudes e comportamentos de boas práticas de prevenção e redução do risco.

Alinhamento com a Medida 3.10 - Reforçar a internacionalização e a atração de investimento externo

Esta medida pretende intensificar e alargar a base territorial de internacionalização do país, das suas empresas e organizações, mas também das suas metrópoles, regiões e cidades.

Pretende-se: Reforçar a competitividade e a inserção nas redes internacionais de capitais, mercadorias, informação, conhecimento, investigação e inovação. Aumentar e criar uma nova vaga de exportações de bens, serviços, conteúdos e conceitos das empresas portuguesas, nomeadamente os intensivos em conhecimento e tecnologia e diversificar os destinos internacionais

Espera-se: Aumento da competitividade dos territórios. Reforço das exportações de bens e serviços. Aumento das parcerias externas. Reforço da internacionalização das empresas e outras organizações (universidades, museus, hospitais, entre outras). - Reforço da imagem positiva de Portugal no exterior (metrópoles, cidades e regiões portuguesas).

Alinhamento com a Medida 4.3 - Suprir carências de acessibilidade tendo em vista a equidade aos serviços e às infraestruturas empresariais

Em prol da coesão e equidade territorial é fundamental garantir não só uma rede estruturante que assegure níveis adequados de acessibilidade, mas igualmente as redes capilares que distribuem territorialmente a acessibilidade.

Pretende-se: Promover ligações rodoviárias de proximidade a territórios mais carenciados e áreas empresariais e em regiões transfronteiriças.

Espera-se: entre outros efeitos, o aumento das condições para o reforço da competitividade dos polos empresariais e das regiões fronteiriças.

Alinhamento com a Medida 4.7 - Alargar as infraestruturas físicas de conexão internacional

A conectividade externa assume-se cada vez mais como fator de suporte do desenvolvimento socioeconómico, não só pela atividade económica direta que gera, mas sobretudo pela competitividade que proporciona e pela multiplicação de oportunidades de ligação das empresas e dos cidadãos ao resto do mundo. Esse aumento da conectividade tem tradução direta no crescimento da procura e do consequente nível de saturação das principais infraestruturas.

Pretende-se: Aumentar/adequar/otimizar a capacidade portuária e aeroportuária. Melhorar as condições de desenvolvimento dos *hubs* portuários e aeroportuários. Assumir Portugal como *hub* comercial de GNL transcontinental, *hub* de *transshipment* de GNL *Small-Scale* e Área de Serviço GNL marítimo. Melhorar o desempenho e a eficiência das cadeias logísticas e de mobilidade. Aumentar a interoperabilidade do sistema ferroviário. Aumentar a competitividade e atratividade dos sistemas de transporte internacional. Aumentar a conectividade externa para passageiros e mercadorias. Aumentar a procura interna e externa da atividade económica. Melhorar as conectividades e a cooperação com Espanha.

Espera-se: Um aumento da atratividade externa dos sistemas logísticos e de transporte. Um aumento dos fluxos de pessoas à escala internacional. um aumento dos fluxos de mercadorias à escala internacional. A consolidação de Portugal como *hub* comercial de GNL transcontinental. Um aumento da interoperabilidade dos sistemas de transportes. Um aumento das transações económicas internacionais. Um aumento da atividade turística externa.

3.1.5 MARÍTIMO-PORTUÁRIO

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)	
Marítimo-portuário	Porto de Sines	3.6	4.7
	Porto de Lisboa	3.6	4.7
	Porto de Leixões	3.6	4.7
	Porto de Setúbal	3.6	4.7
	Porto de Aveiro	3.6	4.7
	Via Navegável do Douro	3.6	
	Programa de Invest. Portos da Rede não Core	3.6	4.7
	Janela Única Logística 5.0	3.6	4.7

Os portos nacionais assumem um papel importante na implementação da rede principal e complementar da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), enquanto plataformas logísticas multimodais que contribuem para o aumento da conectividade marítima de Portugal com a Europa e o resto mundo. Portugal insere-se num dos 9 corredores principais da RTE-T designadamente no Corredor Atlântico, constituindo os portos nacionais [os portos de Leixões e a Via Navegável do Douro (via fluvial), os portos de Lisboa e Sines e a rede global/complementar: os portos de Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal, Portimão,

bem como os portos da RAM e da RAA] as plataformas/nós multimodais deste. O objetivo é posicionar Portugal como referências nas cadeias logísticas internacionais, desenvolvendo o conceito de “Smart Port” tendo em vista a sua simplificação e modernização, assegurando padrões de elevada eficiência, nas vertentes de operação, ambiente, energia e segurança.

No que respeita à atividade dos portos comerciais do continente, a última década (2005-2015) marca um período próspero com um crescimento global de 42% no movimento total de mercadorias e uma taxa de crescimento média de anual de 4%. Em 2016, os portos nacionais superaram o recorde de 2015 com o registo de 93,3 Milhões de toneladas movimentadas, perspetivando atingir 100 milhões de toneladas em 2017.

A última década foi determinante para a afirmação do Porto de Sines como *Hub* no contexto portuário nacional e internacional. O Porto de Sines é hoje uma importante porta marítima no contexto do Atlântico e na importação de matérias-primas energéticas tendo capacidade para receber todos os tipos de navios e movimentar qualquer tipo de mercadoria. A sua localização estratégica aliada às suas características físicas permitem posicioná-lo como um *hub* europeu na fachada Euro-Atlântica. Líder nacional na carga movimentada constitui um porto estratégico no desenvolvimento do comércio entre a Ásia, Europa e América do Sul. O Porto de Leixões assume um papel estratégico enquanto um dos maiores portos do noroeste da Península Ibérica, em 2015 registou um movimento anual de cerca de 19 milhões de toneladas e representa cerca de 25% das exportações portuguesas efetuadas por via marítima. O Porto de Lisboa assume um papel relevante nas cadeias logísticas do comércio internacional e nos principais circuitos de cruzeiros, servido de uma rede de ligações marítimas com os principais portos do mundo através dos mais importantes armadores internacionais, sendo também estratégico na cabotagem nacional com os portos dos Arquipélagos da Madeira e Açores e dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa.

É também de salientar que a centralidade de Portugal face às principais rotas comerciais mundiais confere-lhe condições privilegiadas, como uma área de serviço atlântica para navios movidos a GNL nos seguintes segmentos: navegação comercial, turismo (navios de cruzeiro), transporte de longa e curta distância. Quer através de soluções de terminais onshore convencionais (como o existente em Sines), onshore small-scale (pequena escala, como a que foi construída no Porto de Roterdão) ou bunkering offshore flutuante (em modo ship-to-ship, trasfega de GNL entre navios). Neste contexto, Portugal pode contribuir ativamente para um corredor energético seguro europeu, dinamizando a atividade económica relacionada com o trading de GNL, a construção naval e os serviços de engenharia relacionados com esta indústria.

Alinhamento com a Medida 3.6 - Promover a economia do mar

O Crescimento Azul - a promoção do crescimento sustentável de longo prazo no conjunto dos setores marinho e marítimo - é reconhecido enquanto motor da economia nacional e europeia, com grande potencial para a inovação e o crescimento socioeconómico. A presente medida visa potenciar o aproveitamento dos recursos do oceano e zonas costeiras, promovendo o desenvolvimento económico e social, de forma sustentável e respeitadora do ambiente. Entre outras medidas destacam-se: A dinamização dos portos comerciais, que apresentam um desenvolvimento económico significativo, acompanhado de uma diversificação da oferta de infraestruturas e serviços portuários, designadamente o GNL. O reordenamento de portos de pesca e varadouros, a articular com o setor dos portos de recreio e marinas, tendo em vista a criação de sinergias e, simultaneamente, a mitigação de potenciais conflitos no uso do espaço litoral nacional.

Pretende-se: entre outros objetivos, concretizar o potencial económico, geoestratégico e geopolítico do território marítimo nacional, tornando-o um ativo com benefícios económicos, sociais e ambientais permanentes. Criar condições para atrair investimento, nacional e internacional, em todos os sectores da economia do mar, promovendo o crescimento, o emprego, a coesão social e a integridade territorial e aumentando a contribuição direta do sector mar para o PIB nacional.

Espera-se: Uma atividade portuária comercial articulada, maximizando o seu potencial agregado e a integração nas redes de transportes e cadeias logísticas. Uma rede de portos de pesca e varadouros reestruturados e ordenados segundo uma perspetiva economicamente sustentável, socialmente inclusiva e geradora de emprego, tirando partido dos valores estéticos em que se inserem e maximizando os benefícios locais.

Alinhamento com a Medida 4.7 - Alargar as infraestruturas físicas de conexão internacional

A conetividade externa assume-se cada vez mais como fator de suporte do desenvolvimento socioeconómico, não só pela atividade económica direta que gera, mas sobretudo pela competitividade que proporciona e pela multiplicação de oportunidades de ligação das empresas e dos cidadãos ao resto do mundo. Portugal, no meio das principais rotas comerciais e de navegação mundiais centrais e não-centrais, tem vindo a beneficiar do aumento rápido da sua conetividade externa, alavancado sobretudo nas infraestruturas portuárias e aeroportuárias.

Pretende-se: Aumentar/adequar/otimizar a capacidade portuária e aeroportuária. Melhorar as condições de desenvolvimento dos *hubs* portuários e aeroportuários. Assumir Portugal como *hub* comercial de GNL transcontinental, *hub* de *transhipment* de GNL *Small-Scale* e Área de Serviço GNL marítimo. Melhorar o desempenho e a eficiência das cadeias logísticas e de mobilidade. Aumentar a interoperabilidade do sistema ferroviário. Aumentar a competitividade e atratividade dos sistemas de transporte internacional. Aumentar a conetividade externa para passageiros e mercadorias. Aumentar a procura interna e externa da atividade económica. Melhorar as conetividades e a cooperação com Espanha.

Espera-se: Um aumento da atratividade externa dos sistemas logísticos e de transporte. Um aumento dos fluxos de pessoas à escala internacional. um aumento dos fluxos de mercadorias à escala internacional. A consolidação de Portugal como *hub* comercial de GNL transcontinental. Um aumento da interoperabilidade dos sistemas de transportes. Um aumento das transações económicas internacionais. Um aumento da atividade turística externa.

3.1.6 AEROPORTUÁRIO

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)	
Aeroporto	Expansão aeroportuária de Lisboa -2ª fase de expansão do Aeroporto Humberto Delgado	3.3	4.7
	Adequação progressiva da capacidade na rede aeroportuária à evolução da procura	3.3	4.7
	Requalificação e melhoria de eficiência e níveis de serviço na rede aeroportuária	3.3	4.7

Com a intensificação dos fluxos turísticos e das relações socioeconómicas a nível europeu e mundial, os aeroportos nacionais têm tido crescimentos de procura assinaláveis, quer a nível doméstico quer internacional, superiores aos verificados no setor à escala europeia e mesmo mundial. Esta dinâmica teve como efeito a massificação do transporte aéreo, tornando-o acessível e cada vez mais utilizado por mais extratos da população, fazendo aumentar a pressão para o alastramento da conectividade externa. Para captar e acolher tais crescimentos de tráfego, nas últimas décadas, foram desenvolvidos importantes projetos de construção, modernização e expansão da capacidade das principais infraestruturas aeroportuárias. Se nos principais aeroportos é a constante pressão da procura que dita a necessidade de evolução das infraestruturas, já em aeroportos inseridos em regiões com menor potencial de atração e geração de viagens, como é o caso do aeroporto de Beja, a insuficiência de escala limita a captação de procura.

O Aeroporto do Porto tem seguido uma estratégia de posicionamento enquanto principal aeroporto do Noroeste da Península Ibérica, apostando no crescimento da sua área de influência na região transfronteiriça e no desenvolvimento de novas rotas de médio e longo-curso. Trata-se de um aeroporto de grande importância estratégica para uma base económica fortemente exportadora. O Aeroporto de Faro, com o investimento realizado na sua ampliação e reestruturação profunda, apresenta-se capaz de acomodar o crescimento alavancado no desenvolvimento da atividade turística na região algarvia. No aeroporto de Beja existe capacidade instalada que poderá ser potenciada, seja para voos não regulares associados ao turismo (charters) ou a segmentos específicos, seja para atividades assessorias do sector da aviação. É em Lisboa que se observam hoje os maiores constrangimentos ao desenvolvimento do transporte aéreo e da atividade económica, direta ou indiretamente, nele suportada.

Fruto do crescimento acelerado de tráfego na última década, o Aeroporto de Lisboa encontra-se a operar próximo do limite da sua capacidade. A necessidade de construção de uma nova infraestrutura aeroportuária na região de Lisboa está identificada há muito, mas a sua concretização tem vindo a ser protelada e foi uma vez mais travada pelo abrandamento do investimento ocorrido a partir de 2011. Paralelamente, o modelo de concessão adotado em 2012 para os aeroportos nacionais e os contornos da privatização da gestora das infraestruturas (ANA, S.A.), concluída em 2013, condicionaram as opções e o processo de expansão da capacidade aeroportuária, que se encontra presentemente em curso.

A transportadora TAP mantém a aposta na potenciação do efeito rede em Lisboa (plataforma *hub*), que lhe permita consolidar o seu posicionamento estratégico nas ligações de longo curso especializadas para o Brasil, Estados Unidos da América e África lusófona, e respetivo tráfego de transferência para a Europa. Por outro lado, convive no aeroporto de Lisboa um número crescente de companhias e serviços de baixo-custo (*low cost*), hoje orientadas para tráfego intraeuropeu ponto-a-ponto, mas cuja evolução poderá passar pelo alargamento da oferta às ligações de longo-curso. A pressão da procura e a diversificação da oferta e de modelos de negócio, introduz exigências acrescidas na expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa, designadamente de especialização das infraestruturas para adequação às necessidades marcadamente distintas dos diferentes segmentos de mercado.

O funcionamento da economia das Regiões Autónomas está especialmente dependente das atividades que compõem o setor dos transportes, armazenagem e comunicações, no respeitante quer às ligações com o exterior dos arquipélagos quer às ligações inter-ilhas. Existe assim a necessidade de garantir a existência e funcionamento das infraestruturas necessárias (portos e aeroportos) nas diversas ilhas, em circunstâncias de procura que dificultam a sua sustentabilidade económico financeira. Por outro lado, as

Regiões Autónomas oferecem uma localização estratégica com elevado interesse quer para si próprias, quer para o país no seu todo, no domínio dos transportes marítimos e aéreos. As companhias aéreas das Regiões Autónomas têm tido um papel estratégico nos sistemas de transporte regionais e no desenvolvimento da atividade turística registado nos últimos anos.

Adicionalmente, a liberalização do transporte aéreo entre o Continente e as Regiões Autónomas veio criar uma nova dinâmica de crescimento associada ao tráfego doméstico. A entrada de operadores de baixo custo no mercado fez alargar essa nova dinâmica também aos mercados internacionais. Espera-se que a crescente notoriedade turística do destino Açores a par com a melhoria das condições de acessibilidade aérea para a região venha a promover crescimentos significativos do tráfego aéreo na região. O Aeroporto da Madeira, beneficiando do crescimento da região enquanto destino turístico de referência, deverá continuar a assistir a um crescimento da sua procura.

Alinhamento com a Medida 3.3 - Afirmar os ativos estratégicos turísticos nacionais

Pretende-se: Impulsionar a economia, assegurando a competitividade das empresas, a redução de custos de contexto, a atração de investimento, a economia circular e o estímulo ao empreendedorismo e inovação; Gerar redes e conectividade, contemplando a captação e reforço de rotas aéreas, a melhoria dos sistemas de mobilidade rodoferroviária e de navegabilidade, incentivando o trabalho em rede e promovendo um turismo para todos; Projetar Portugal, reforçando a internacionalização de Portugal enquanto destino para visitar, investir, viver e estudar, dinamizando o turismo interno e captando congressos e eventos internacionais.

Espera-se: Reforço da qualificação e da competitividade turística do país e das regiões. Atração de turistas e residentes temporários, diversificando os segmentos da oferta turística e gerando maior valor acrescentado.

Alinhamento com a Medida 4.7 - Alargar as infraestruturas físicas de conexão internacional

A conetividade externa assume-se cada vez mais como fator de suporte do desenvolvimento socioeconómico, não só pela atividade económica direta que gera, mas sobretudo pela competitividade que proporciona e pela multiplicação de oportunidades de ligação das empresas e dos cidadãos ao resto do mundo. Portugal, no meio das principais rotas comerciais e de navegação mundiais centrais e não-centrais, tem vindo a beneficiar do aumento rápido da sua conetividade externa, alavancado sobretudo nas infraestruturas portuárias e aeroportuárias.

Pretende-se: Aumentar/adequar/otimizar a capacidade portuária e aeroportuária. Melhorar as condições de desenvolvimento dos *hubs* portuários e aeroportuários. Assumir Portugal como *hub* comercial de GNL transcontinental, *hub* de *transshipment* de GNL *Small-Scale* e Área de Serviço GNL marítimo. Melhorar o desempenho e a eficiência das cadeias logísticas e de mobilidade. Aumentar a interoperabilidade do sistema ferroviário. Aumentar a competitividade e atratividade dos sistemas de transporte internacional. Aumentar a conetividade externa para passageiros e mercadorias. Aumentar a procura interna e externa da atividade económica. Melhorar as conetividades e a cooperação com Espanha.

Espera-se: Um aumento da atratividade externa dos sistemas logísticos e de transporte. Um aumento dos fluxos de pessoas à escala internacional. um aumento dos fluxos de mercadorias à escala internacional. A

consolidação de Portugal como *hub* comercial de GNL transcontinental. Um aumento da interoperabilidade dos sistemas de transportes. Um aumento das transações económicas internacionais. Um aumento da atividade turística externa.

3.2 SECTOR: AMBIENTE

3.2.1 CICLO URBANO DA ÁGUA

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)			
Ciclo Urbano da Água	Programa de Promoção da reabilitação de ativos	1.1			4.1
	Programa de Aumento da resiliência dos sistemas de abastecimento público de água, de saneamento de águas residuais e de drenagem de águas pluviais	1.1		3.11	4.1
	Programa de Promoção da transição para a economia circular no setor da água	1.1		3.11	4.1
	Programa de Eficiência de tratamento para melhorar a qualidade das massas de água	1.1		3.11	4.1
	Programa de Descarbonização do setor da água	1.1	1.7	3.11	4.1

A utilização sustentável das águas constitui um verdadeiro desafio para a gestão dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, tendo em conta os usos atuais e futuros e a sua conjugação com as projeções dos cenários de alterações climáticas. Para responder a essa situação, além da melhoria do armazenamento e distribuição da água, devem ser tomadas medidas no domínio da eficiência de utilização da água, promovendo a redução dos consumos globais em zonas de maior stress hídrico e fomentando a reutilização da água sempre que adequado.

A disponibilidade e a qualidade da água, de origem superficial ou subterrânea, exigem um planeamento e gestão dos recursos hídricos focados na boa manutenção do ciclo da água em extensões geográficas coerentes e não segmentadas por limites administrativos.

Apesar de Portugal deter um assinalável grau de cobertura de redes, colocam-se ainda alguns desafios em matéria de infraestruturas ambientais (água e saneamento) que se prendem com o equilíbrio económico e financeiro dos sistemas, a redução das perdas nas redes, baixando a intensidade da pressão sobre os recursos (captação de água) e promovendo a reutilização da água antes da sua devolução ao meio natural.

Importa também progredir na otimização das redes de recolha, transporte e valorização dos vários fluxos específicos de resíduos, criando possíveis sinergias e efeitos de escala entre entidades gestoras de gestão de fluxos específicos de resíduos bem como de outros emergentes, aportando-lhes uma dimensão de reutilização e remanufatura, a qual deverá assegurar a cobertura de todo o território nacional, tendo em conta critérios de densidade populacional e de acessibilidade.

Os sistemas de recolha e tratamento devem promover a qualificação das suas infraestruturas e a otimização da sua gestão, através da adoção de melhores processos e tecnologias de tratamento, visando

o uso sustentável dos recursos naturais e enquadradas nas opções estratégicas delineadas nos instrumentos de gestão territorial em vigor.

Alinhamento com a Medida 1.1 - Gerir o recurso água num clima em mudança

Pretende-se: Generalizar o uso eficiente do recurso água em todo o território e setores económicos e criar condições para recurso à reutilização de água residuais tratadas sempre que adequado. Promover a sustentabilidade económica da gestão da água, considerando a aplicação do princípio do utilizador pagador.

Alinhamento com a Medida 1.7 - Prevenir riscos e adaptar o território às alterações climáticas

Pretende-se: Promover ações de prevenção e redução de riscos e de adaptação dos territórios às alterações climáticas, privilegiando as soluções participadas e de base natural como as mais adequadas. Implementar a Estratégia Nacional para a Adaptação às Alterações Climáticas na sua vertente territorial.

Espera-se: Fortalecimento da governação na gestão do risco, com vista à sua diminuição e ao aumento da resiliência das comunidades. Implementação de uma cultura de sensibilização para o risco e aumento da adesão a atitudes e comportamentos de boas práticas de prevenção e redução do risco.

Alinhamento com a Medida 3.11 - Organizar o território para a economia circular

A economia circular oferece um modelo alternativo de funcionamento da economia, onde os produtos e materiais são mantidos no seu valor económico mais elevado, pelo maior tempo possível, reduzindo a necessidade de extração de recursos naturais e a produção de resíduos e contribuindo ativamente para a regeneração de serviços ambientais.

Esta medida foca-se na articulação dos diferentes atores – governo, empresas, comunidade – nomeadamente em torno de âncoras como regiões-cluster, áreas de localização empresarial e cidades, fazendo uso de ferramentas “macro” como:

- A análise de fluxo de materiais e energia de modo a organizar uma gestão, mas eficiente e produtiva a diferentes escalas geográficas;
- O levantamento de materiais críticos (e.g. recursos geológicos, minas urbanas) de modo a aferir de oportunidades de suprimento de recursos deficitários para a atividade económica nacional, ou:
- O fomento de simbioses industriais entre atividades económicas, desenvolvendo e/ou promovendo em conjunto sinergias que permitam maior rentabilidade no uso dos espaços e serviços, substituição e uso em cascata de materiais residuais e energia, permitindo reduzir custos e gerar mais-valias ambientais como a redução dos consumos de energia, de emissões e de resíduos e maior eficiência na utilização dos recursos naturais.

Pretende-se: Identificar os fluxos atuais da geração e destino de subprodutos, com vista à sua organização adequada presente e futura tendo em consideração os consumos de energia e as emissões nos vários cenários alternativos de utilização de subprodutos e matérias-primas; fomentar a alteração de

comportamentos individuais e das empresas (consumo e produção); criar novos empregos associados ao eco design, servitização, reparação, reutilização, remanufactura, acondicionamento.

Espera-se: Fixação e/ou desenvolvimento de atividades económicas de valorização e regeneração de ativos locais. Redução da intensidade carbónica e material da economia. - Maior consciencialização dos impactes ambientais, económicos e sociais decorrentes dos desafios identificados e das soluções desenvolvidas. Redução de emissões (emissões atmosféricas, produção de resíduos e emissão de efluentes líquidos).

Alinhamento com Medida 4.1 do PNPOT - Otimizar as infraestruturas ambientais e de energia

A gestão integrada do ciclo urbano da água contribui significativamente para o desenvolvimento económico de Portugal, tanto pela capacidade de criar emprego e riqueza, como pela crescente melhoria que tem conferido à qualidade de vida das populações e à proteção do Ambiente. Os recursos infraestruturais do setor revelam a existência de um vasto património construído para os quais importa assegurar um consistente esforço na sua gestão, em termos de operação, manutenção e reabilitação das infraestruturas, indispensável à prestação sustentável de um serviço de qualidade.

Pretende-se: Aumentar a resiliência dos sistemas de abastecimento de água, saneamento de águas residuais e de drenagem de águas pluviais; reduzir o consumo energético das infraestruturas (e.g., através da produção de energia através do aproveitamento dos recursos); reduzir as emissões no sector resíduos e águas residuais.

Espera-se: o aumento de fiabilidade e segurança nos sistemas de abastecimento de água. - Aumento da resiliência dos sistemas e infraestruturas às alterações climáticas e aos efeitos dos eventos extremos. - Redução de perdas de água e controlo de afluências indevidas.

3.2.2 GESTÃO DE RESÍDUOS

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)
Gestão de Resíduos	Programa de Dinamização de soluções de recolha seletiva multimaterial e orgânica	3.11
	Programa de Promoção da eficiência da utilização de recursos na transição para a economia circular	3.11
	Programa de Implementação de soluções de valorização do Combustível Derivado de Resíduos (CDR) e da "fração resto"	3.11

O crescimento da procura e a crescente pressão sobre os recursos naturais fazem sobressair a necessidade da sociedade avançar para um paradigma económico mais sustentável, eficiente e produtivo que assegure o desenvolvimento económico, a qualidade de vida e de emprego da população e a manutenção do equilíbrio dos recursos naturais. Deste modo, uma economia mais circular (modelo económico reorganizado, assente na redução, reutilização, recuperação e reciclagem de materiais e energia) tem vindo a ser apresentada como o caminho para a mudança de paradigma, assumindo que quanto mais

circular for a economia, menos recursos naturais serão usados e menor será a pressão sobre o ambiente.

A análise do metabolismo urbano e regional e a reestruturação deste sistema pode beneficiar o uso mais eficiente e produtivo dos recursos materiais, gerador de poupanças económicas e da redução dos impactos ambientais. Trata-se de uma mudança estrutural, envolvendo o contexto político, educacional e económico. Trata-se de uma mudança societal, que além das dimensões individuais ou organizacionais, também engloba estratégias às escalas de governança territorial urbana e regional.

Alinhamento com a Medida 3.11 - Organizar o território para a economia circular

A economia circular oferece um modelo alternativo de funcionamento da economia, onde os produtos e materiais são mantidos no seu valor económico mais elevado, pelo maior tempo possível, reduzindo a necessidade de extração de recursos naturais e a produção de resíduos e contribuindo ativamente para a regeneração de serviços ambientais.

Esta medida foca-se na articulação dos diferentes atores – governo, empresas, comunidade – nomeadamente em torno de âncoras como regiões-cluster, áreas de localização empresarial e cidades, fazendo uso de ferramentas “macro” como:

- A análise de fluxo de materiais e energia de modo a organizar uma gestão, mas eficiente e produtiva a diferentes escalas geográficas;
- O levantamento de materiais críticos (e.g. recursos geológicos, minas urbanas) de modo a aferir de oportunidades de suprimento de recursos deficitários para a atividade económica nacional, ou:
- O fomento de simbioses industriais entre atividades económicas, desenvolvendo e/ou promovendo em conjunto sinergias que permitam maior rentabilidade no uso dos espaços e serviços, substituição e uso em cascata de materiais residuais e energia, permitindo reduzir custos e gerar mais-valias ambientais como a redução dos consumos de energia, de emissões e de resíduos e maior eficiência na utilização dos recursos naturais.

Pretende-se: Identificar os fluxos atuais da geração e destino de subprodutos, com vista à sua organização adequada presente e futura tendo em consideração os consumos de energia e as emissões nos vários cenários alternativos de utilização de subprodutos e matérias-primas; Fomentar a alteração de comportamentos individuais e das empresas (consumo e produção); Criar novos empregos associados ao eco design, servitização, reparação, reutilização, remanufatura, recondicionamento.

Espera-se: Fixação e/ou desenvolvimento de atividades económicas de valorização e regeneração de ativos locais. Redução da intensidade carbónica e material da economia. - Maior consciencialização dos impactes ambientais, económicos e sociais decorrentes dos desafios identificados e das soluções desenvolvidas. Redução de emissões (emissões atmosféricas, produção de resíduos e emissão de efluentes líquidos).

3.2.3 PROTEÇÃO DO LITORAL

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)					
Proteção do litoral	Programa de Proteção costeira em zonas de risco		1.7	1.8			3.6
	Programa de Requalificação e valorização das atividades e do território	1.4		1.8	1.9	3.3	3.6
	Programa Planos de Intervenção e Projetos de Requalificação	1.4		1.8	1.9	3.3	3.6

Uma das mais-valias do território português é a extensão do seu litoral, bem como os múltiplos usos e oportunidades que o mesmo potencia. No continente, a costa estende-se ao longo de cerca de 950 km, concentra cerca de 75% da população nacional e é responsável pela geração de 85% do produto interno bruto. É uma área dinâmica e complexa que apresenta elevada sensibilidade ambiental, grande concentração de habitats, recursos naturais de elevada produtividade e importante diversidade geológica e biológica.

A vulnerabilidade do país aos impactos das alterações climáticas expõe o território nacional a risco elevado de inundação costeira, decorrente da subida do nível do mar e ocorrência mais frequente de fortes temporais. A extensão de linha de costa de litoral baixo e arenoso e baixo rochoso suportado por dunas em situação crítica de erosão é de 180 km, com taxas de recuo de magnitude variável. Destaca-se que 14% da costa continental está artificializada, quer devido à existência de infraestruturas portuárias, quer à necessidade de salvaguardar aglomerados urbanos, face à elevada taxa de erosão.

Portugal dispõe de uma Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira (ENGIZC); toda a zona costeira nacional está abrangida por Programas para a Orla Costeira.

A perda de território é uma realidade e uma política de sedimentos torna-se uma necessidade. Assim, foi reforçada a importância de existir uma gestão integrada e racional dos sedimentos dos rios, dos estuários, do leito do mar e da orla costeira e de ser delineada uma estratégia de alimentação costeira que inclua intervenções pontuais de elevada magnitude e baixa frequência com o objetivo de suprir mais rapidamente o défice sedimentar.

O Plano de Ação Litoral XXI, com caráter operacional, é a base para a programação das intervenções que concorrem para os objetivos das políticas e instrumentos para a gestão da zona costeira e interioriza a política de adaptação às alterações climáticas, a política integrada de sedimentos e a gestão do território em risco costeiro.

A gestão do risco é uma dimensão fundamental que deve ser desenvolvida a par da valorização e potenciação do papel da faixa costeira no desenvolvimento terrestre e marítimo, promovendo a articulação entre os diferentes instrumentos de planeamento e gestão.

Alinhamento com a Medida 1.4 - Valorizar o território através da paisagem

Pretende-se: Proteger e valorizar o património natural, cultural, arquitetónico e paisagístico. Integrar as

preocupações de salvaguarda e valorização da paisagem nos instrumentos de gestão do território e de avaliação ambiental e nas práticas de gestão urbanística, bem como nos instrumentos de política setorial em particular agrícola, florestal e de infraestruturas. Incorporar nos instrumentos de financiamento da agricultura, floresta, conservação da natureza e infraestruturas critérios de elegibilidade e de prioridade que promovam a salvaguarda da qualidade da paisagem. Promover a recuperação e a diversidade paisagística, a reutilização e a reabilitação do património edificado abandonado ou degradado. Promover a paisagem como recurso para a geração de emprego, promoção do turismo e da economia em geral. Valorizar o património natural e cultural e a arquitetura e a paisagem no âmbito de estratégias de internacionalização da economia portuguesa e de projeção de territórios regionais e locais.

Espera-se: Valorização dos sistemas agroflorestais de sobreiro e azinho promotores da multifuncionalidade e demais florestação arbórea de interesse para a conservação da natureza. Aumento da identidade cultural nacional regional e local. Aumento da atratividade turística dos territórios rurais; - Qualificação da paisagem urbana e periurbana pelo aproveitamento e/ou reconversão dos espaços abandonados e desqualificados. Reabilitação do património cultural e arquitetónico em espaço urbano e rural. Aumento do conhecimento e da cultura paisagística e territorial

Alinhamento com a Medida 1.7 - Prevenir riscos e adaptar o território às alterações climáticas

No contexto das alterações climáticas globais, tem-se vindo a associar às regiões mediterrânicas, para além da subida do nível das águas do mar, a redução da precipitação média, o aumento da temperatura e a maior incidência de ondas de calor e de eventos extremos de cheias e de secas, pelo que é fundamental aumentar a resiliência e a capacidade adaptativa das populações e das atividades, numa lógica de prevenção e redução de vulnerabilidades a riscos existentes e de precaução de riscos futuros. Reduzir as vulnerabilidades, melhorar a preparação e incentivar a adaptação tem custos sociais, económicos e ambientais, que serão sempre inferiores aos custos da inação, como tem sido demonstrado em diversas avaliações.

Pretende-se: Fomentar uma maior coordenação e articulação entre as entidades envolvidas e as políticas e planos setoriais, territoriais, e de financiamento. Produzir e atualizar cartografia para a prevenção e redução de riscos, em função das vulnerabilidades dos territórios, considerando, quando pertinente, a cenarização climática. Elaborar e disseminar orientações técnicas em matéria de riscos e de alterações climáticas para os programas e planos territoriais, com vista à convergência de princípios, de entendimentos e de soluções, aproveitando a experiência dos projetos financiados pelo programa AdaPT, como o Portal do Clima e o ClimAdaPT.Local, entre outros. Implementar uma cultura de sensibilização para o risco, potenciando o acesso à informação, a troca de experiências e a difusão de boas práticas de prevenção e redução do risco e de adaptação às alterações climáticas; Potenciar uma cultura resiliência territorial, através da colaboração das entidades públicas e privadas e do envolvimento das comunidades. Promover ações de prevenção e redução de riscos e de adaptação dos territórios às alterações climáticas, privilegiando as soluções participadas e de base natural como as mais adequadas. Implementar a Estratégia Nacional para a Adaptação às Alterações Climáticas na sua vertente territorial.

Espera-se: Fortalecimento da governação na gestão do risco, com vista à sua diminuição e ao aumento da resiliência das comunidades. Adaptação dos usos e ocupação do solo às vulnerabilidades territoriais. Aumento do número de municípios com cartas de risco atualizadas. Integração da avaliação de risco e da definição das medidas de prevenção e redução dos seus efeitos nos processos de elaboração dos programas e planos territoriais. Implementação de uma cultura de sensibilização para o risco e aumento

da adesão a atitudes e comportamentos de boas práticas de prevenção e redução do risco. Melhoria da preparação das comunidades face aos perigos.

Alinhamento com Medida 1.8 do PNPOT - Valorizar o Litoral e aumentar a sua resiliência

Pretende-se: Implementar o Plano de Ação Litoral XXI, numa lógica de assegurar a concretização da programação das ações físicas e da adequada programação financeira associada; Atender ao valor cultural e económico da zona costeira, pela sua capacidade de suporte de comunidades costeiras e ribeirinhas que dela dependem para o desenvolvimento de atividades tradicionais, designadamente a pesca, o turismo costeiro, o recreio e o lazer, a navegação; requalificar e valorizar os territórios costeiros na ótica da proteção e valorização dos recursos e dos sistemas naturais, contribuindo para a preservação dos valores paisagísticos e culturais.

Espera-se: Redução e controlo da vulnerabilidade do litoral aos perigos. Uma ocupação mais resiliente da zona costeira. Contenção de construções na zona costeira e redução em áreas de risco. Valorização e manutenção das condições naturais que suportam as atividades específicas da Zona Costeira (pescas, turismo, lazer, portos, etc.).

Alinhamento com a Medida 1.9 - Qualificar o ambiente urbano e o espaço público

Pretende-se: Aumentar a oferta de espaços públicos acessíveis, seguros e confortáveis para todos. Melhorar o conforto bioclimático dos espaços urbanos. Melhorar a eficiência e fiabilidade energética e hídrica dos sistemas urbanos. Conter a artificialização do solo rústico e melhorar os serviços de ecossistemas dos espaços urbanos. Assegurar a conservação e integridade do património arquitetónico e urbanístico. Reforçar a inclusão de pessoas com mobilidade reduzida ou outras incapacidades no espaço urbano. Incentivar a integração da componente cultural, estética e identitária na conceção e animação do espaço público.

Espera-se: Aumento da oferta de espaços públicos acessíveis. Aumento do conforto bioclimático dos espaços urbanos. Contenção da artificialização do solo rústico. Melhoria dos serviços de ecossistemas urbanos.

Alinhamento com a Medida 3.3 - Afirmar os ativos estratégicos turísticos nacionais

Pretende-se: Esta medida visa contribuir, de forma transversal para a territorialização da política nacional de turismo. No sentido de valorizar o Território e as comunidades, envolvendo a conservação e o usufruto do património histórico-cultural e identitário, bem como o património natural, a autenticidade e a vivência das comunidades locais, a economia do mar e a qualidade urbana das cidades e regiões.

Espera-se: Preservação e valorização económica sustentável do património natural e cultural e da identidade local, enquanto ativo estratégico para o desenvolvimento dos territórios, com destaque para as regiões rurais. Enriquecimento da cadeia de valor do turismo, numa lógica de articulação intersectorial. Reforço da qualificação e da competitividade turística do país e das regiões. Atração de turistas e residentes temporários, diversificando os segmentos da oferta turística e gerando maior valor acrescentado. Territorialização e integração de políticas públicas em torno do turismo. Potenciação da

participação e da interação entre os agentes económicos e sociais congregando as empresas, associações, universidades e centros de I&D, autarquias, organismos públicos e sociedade civil.

Alinhamento com a Medida 3.6 - Promover a economia do mar

Pretende-se: Concretizar o potencial económico, geoestratégico e geopolítico do território marítimo nacional, tornando-o um ativo com benefícios económicos, sociais e ambientais permanentes. Criar condições para atrair investimento, nacional e internacional, em todos os sectores da economia do mar, promovendo o crescimento, o emprego, a coesão social e a integridade territorial e aumentando a contribuição direta do sector mar para o PIB nacional. Potenciar as cadeias de valor e os territórios associados à economia do mar garantidas pela articulação entre o ordenamento do espaço marítimo e ordenamento da zona costeira.

Espera-se: Aproveitamento dos recursos naturais marítimos, criando atividades económicas sustentáveis e diversificando a matriz de desenvolvimento regional. Boas práticas ambientais e benefícios sociais na exploração dos recursos marinhos vivos e não vivos. Portos de pesca e varadouros reestruturados e ordenados segundo uma perspetiva economicamente sustentável, socialmente inclusiva e geradora de emprego, tirando partido dos valores estéticos em que se inserem e maximizando os benefícios locais.

3.2.4 PASSIVOS AMBIENTAIS

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)			
Passivos Ambientais	Remediação e recuperação ambiental de locais contaminados de antigas zonas industriais, mineiras e pedreiras abandonadas	1.1	1.2	1.4	1.5

Os passivos ambientais decorrentes da exploração de recursos geológicos estão territorialmente associados aos espaços que demonstram potencial geológico que não decorrem de opções de localização.

Os passivos de urbanização e edificação, resultantes de ocupações industriais que com o tempo foram desativadas, pedreiras inativas, áreas de exploração mineira, depósitos de resíduos e descargas de efluentes com expressão em alguns locais e abandono de extensas áreas já construídas e urbanizadas, traduzem-se na degradação da paisagem, na contaminação de solos e de recursos hídricos, não sendo raro o risco para a saúde pública, bem como no desperdício de recursos.

Alinhamento com Medida 1.1 do PNPOT - Gerir o recurso água num clima em mudança

Nas condições climáticas mediterrânicas, a água é um dos principais fatores limitantes ao uso do solo, pelo que a sua disponibilidade e regularização assumem uma importância estratégica.

Pretende-se: Contribuir decisivamente para a redução e eliminação das pressões pontuais e difusas sobre os recursos hídricos para atingir e manter o bom estado das massas de água, incluindo as perdas de água nos sistemas;

Espera-se: Salvaguarda das grandes reservas estratégicas de água superficial e subterrânea garantindo igualmente o bom estado das massas de água. - Permeabilidade de áreas estratégicas para a recarga de aquíferos e redução dos focos de contaminação de águas subterrâneas.

Alinhamento com a Medida 1.2- Valorizar o recurso solo e combater o seu desperdício

O solo é um recurso escasso e vulnerável com múltiplas funções produtivas, ecológicas e de suporte à atividade humana. O desperdício deste recurso que decorre, principalmente, da artificialização extensa e crescente de áreas para instalação de infraestruturas, equipamentos e outras edificações destinadas à atividade económica e social, da degradação do valor pedológico e ecológico intrínseco do solo provocado por utilizações e práticas indevidas ou inadequadas e da fragmentação excessiva da propriedade e da sua utilização e consequente desvalorização da rentabilidade produtiva.

Pretende-se: Recuperar passivos ambientais, nomeadamente em antigas áreas industriais ou mineiras, visando o seu reaproveitamento ou renaturalização e mitigando os seus efeitos sobre o ambiente. Garantir a monitorização do solo.

Espera-se: Recuperação de passivos ambientais.

Alinhamento com a Medida 1.4 - Valorizar o território através da paisagem

Pretende-se: Proteger e valorizar o património natural, cultural, arquitetónico e paisagístico. Integrar as preocupações de salvaguarda e valorização da paisagem nos instrumentos de gestão do território e de avaliação ambiental e nas práticas de gestão urbanística, bem como nos instrumentos de política setorial em particular agrícola, florestal e de infraestruturas. Incorporar nos instrumentos de financiamento da agricultura, floresta, conservação da natureza e infraestruturas critérios de elegibilidade e de prioridade que promovam a salvaguarda da qualidade da paisagem. Promover a recuperação e a diversidade paisagística, a reutilização e a reabilitação do património edificado abandonado ou degradado.

Espera-se: Qualificação da paisagem urbana e periurbana pelo aproveitamento e/ou reconversão dos espaços abandonados e desqualificados.

Alinhamento com a Medida 1.5 - Planear e gerir de forma integrada os recursos geológicos e mineiros

O prosseguimento da recuperação e reabilitação ambiental de antigas explorações mineiras degradadas e abandonadas a respetiva monitorização após a fase de reabilitação.

Pretende-se: Concluir o Plano de Recuperação ambiental das áreas mineiras abandonadas e degradadas,

e assegurar a implementação de programas de monitorização e controlo após a fase de reabilitação.

Espera-se: Recuperação de passivos mineiros.

3.2.5 GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)		
Gestão de Recursos hídricos	Programa de Adaptação das regiões hidrográficas aos riscos de inundações	1.1		4.2
	Programa de Proteção e valorização dos recursos hídricos	1.1	1.3	4.2
	Programa de Adaptação das regiões hidrográficas aos fenómenos de seca	1.1		4.2

O planeamento dos recursos hídricos cumpre-se através dos Planos de Gestão de Região Hidrográfica (PGRH 2016-2021) e do Plano Nacional da Água (PNA 2016-2021).

A preocupação em termos de planeamento e gestão dos recursos hídricos coloca-se, hoje, ao nível da melhoria do estado das Massas de Água (Superficiais e Subterrâneas) e do controlo das pressões a que as mesmas se encontram sujeitas. No caso das águas superficiais, que abrangem as águas superficiais interiores (rios e albufeiras), as águas de transição e as águas costeiras, a avaliação do estado global das massas de água resulta da combinação do estado/potencial ecológico e do estado químico. Deverão ser apoiadas as ações que promovam a conectividade da rede hidrográfica e a manutenção e recuperação dos processos dinâmicos essenciais à integridade estrutural e funcional das interfaces ribeirinhos e de transição (sistemas lagunares e estuarinos).

A política da água enquadra ainda a gestão e ocorrência de cheias que são fenómenos naturais extremos e temporários, provocados por precipitações moderadas e permanentes ou precipitações repentinas e de elevada intensidade.

O impacto esperado das alterações climáticas na ocorrência de cheias é especialmente elevado e tem merecido especial acompanhamento ao nível de planos e programas, sobretudo numa lógica de salvaguarda e adaptação das áreas ameaçadas.

Em Portugal continental estão identificadas 22 zonas críticas, por estarem sujeitas à ameaça das inundações com consequências prejudiciais significativas para a saúde humana, ambiente, património cultural e atividades económicas. Estas zonas estão sujeitas a Planos de Gestão dos Riscos de Inundações, (PGRI), aprovados, em 2016, os quais deverão ser articulados com os IGT, aquando da sua elaboração ou revisão, no que concerne à atualização das zonas inundáveis.

Para além das zonas críticas identificadas sublinha-se a existência de troços de cursos de água sujeitos a situações de cheia lenta e rápida, os quais geram conflitos com usos do solo vulneráveis.

Alinhamento com Medida 1.1 do PNPT - Gerir o recurso água num clima em mudança

Nas condições climáticas mediterrânicas, a água é um dos principais fatores limitantes ao uso do solo, pelo que a sua disponibilidade e regularização assumem uma importância estratégica.

A correta gestão da água é um fator determinante para a fixação de populações e de atividades económicas. Não menos importante é a necessidade de proteção das populações contra cheias, através de uma gestão das infraestruturas hidráulicas disponíveis e de um correto ordenamento do território.

As características hidrológicas do território e os riscos agravados por alterações climáticas determinam desafios muito importantes na gestão dos recursos hídricos, envolvendo múltiplos parceiros e setores de atividade, por vezes com interesses divergentes.

Pretende-se: Aumentar a resiliência dos territórios e viabilização das funções de produção (agricultura, florestas e ecossistemas associados) num quadro de adaptação às alterações climáticas, garantindo a sustentabilidade hídrica e de uso do solo, em particular, em áreas suscetíveis a processos de desertificação; Melhorar a conectividade territorial com base nas áreas associadas aos recursos hídricos: Aumentar a resiliência a inundações em áreas urbanas e rurais e conter a ocupação edificada nas áreas de maior suscetibilidade à inundação;

Espera-se: Usos e funções do território compatíveis com as disponibilidades hídricas; Salvaguarda das grandes reservas estratégicas de água superficial e subterrânea garantindo igualmente o bom estado das massas de água; Contenção da ocupação edificada em zonas de inundação; Valorização dos serviços prestados por ecossistemas associados a massas de água interiores e de transição.

Alinhamento com a Medida 1.3 - Afirmar a biodiversidade como um ativo territorial

Pretende-se: Identificar e reduzir as pressões e ameaças específicas sobre os valores naturais, tendo em vista prevenir, travar e quando possível, reduzindo a deterioração do seu estado de conservação dos valores naturais. Aumentar a consciência coletiva sobre a importância dos serviços prestados pelos ecossistemas e promover a sua contabilidade e integração nas cadeias de valor económico. Criar condições legais e fiscais para diferenciar positivamente os territórios que investem e asseguram a preservação dos seus recursos em prol do bem de todos e do desenvolvimento socioeconómico geral. Aprofundar o conhecimento técnico e científico no domínio dos serviços dos ecossistemas e da relação entre as atividades que ocorrem no território e a sua biodiversidade.

Espera-se: Reconhecimento da relevância dos serviços prestados pelos ecossistemas enquanto fator de diferenciação positiva dos territórios. Integração das abordagens dos ecossistemas e serviços dos ecossistemas nos instrumentos de planeamento e gestão territorial. Diminuição da perda de biodiversidade e incremento do conhecimento e da avaliação do seu estado de conservação. Aumento do emprego associado a atividades de suporte à biodiversidade dos territórios. Produção de informação e mapeamento de ecossistemas e seus serviços para dispor da sua valoração e posterior remuneração.

Alinhamento com Medida 4.2 do PNPOT - Otimizar a conectividade ecológica nacional

A funcionalidade do território aumenta se nele se estabelecerem redes de conectividade que assegurem a articulação entre usos e atividades dependentes do seu capital natural. A rede hidrográfica e a rede do sistema nacional de áreas classificadas constituem-se como elementos essenciais à circulação e interconexão de fluxos de matérias, energia e à prestação de serviços de ecossistemas que beneficiem as pessoas e a biodiversidade.

Pretende-se: Promover a conectividade ecológica nacional respondendo à relevância da interdependência do país ao nível das fronteiras naturais, terrestres e marítimas; consolidar, estrategicamente, no território, a rede de conectividade ecológica nacional, em linha com os princípios de uma Infraestrutura Verde. Fazer respeitar a integridade da estrutura de conectividade ecológica nacional face à construção de infraestruturas e equipamentos.

Espera-se: Valorização económica e social das áreas integradas na conectividade ecológica nacional, no contexto rural e urbano e nas várias escalas de planeamento; Valorização do território aumentando os serviços dos ecossistemas e contributo para ofertas de recreio e lazer; Implementação do conceito de Infraestrutura Verde; Redução dos custos públicos em áreas riscos ambientais.

3.2.6 RECURSOS MARINHOS

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)	
Recursos Marinhos	Promoção da biodiversidade marinha, monitorização e gestão do espaço marítimo	1.3	3.6
	Recolha do lixo marinho, artes de pesca e respetivos equipamentos	1.3	3.6
	Desenvolvimento de aquicultura sustentável	1.3	3.6

O oceano Atlântico é um elemento agregador do território nacional ligando o Continente, os Açores e a Madeira, o Triângulo Estratégico Português.

A extensa área de solo e subsolo marítimo que une os territórios nacionais emersos com a extensão da plataforma continental encerra um conjunto alargado de recursos – biológicos, genéticos, geológicos, energéticos, entre outros, que abrem importantes perspetivas de exploração, impondo-se o desenvolvimento de atividades científicas que permitam incrementar o nível de conhecimento sobre os recursos abióticos e bióticos e o seu funcionamento, fundamental para assegurar uma exploração sustentável do mar.

Quando o país se posiciona na rede de cabos submarinos assume uma posição estratégica no centro do Atlântico, entre a Europa, a África e a América, onde se cruzam as grandes autoestradas digitais (que englobam 99% do tráfego da internet entre todos os continentes). Atualmente, Portugal contabiliza 12 amarrações na Região de Lisboa (Carcavelos, Sesimbra e Seixal) e, em 2019, a sua afirmação geoestratégica a nível internacional assumirá maior relevância com o estabelecimento de uma nova ligação entre a Europa e a América do Sul, através da conexão de Portugal e do Brasil.

A relação de Portugal com o Oceano Atlântico é, no entanto, biunívoca, já que dele derivam também ameaças para o país. A subida do nível médio do mar, as flutuações de biodiversidade e a vulnerabilidade das bases das cadeias tróficas marinhas, os eventos meteo-oceanográficos extremos e as intrusões salinas que inutilizam solos agrícolas e contaminam aquíferos em terra, são ameaças que podem ter consequências dramáticas.

Alinhamento com a Medida 1.3 - Afirmar a biodiversidade como um ativo territorial

As preocupações com a conservação e valorização da biodiversidade não se encontram restritas às áreas que integram o Sistema Natural Nacional de Áreas Classificadas (SNAC), mas são alargadas a todo o território atendendo que se pretende uma visão integradora no âmbito da conservação e utilização sustentável dos valores e recursos naturais.

Implementação da matriz estratégica e das medidas de política da Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade (2030), suportada nos três vértices: melhorar o estado de conservação do Património Natural; promover o reconhecimento do valor do património natural e fomentar a apropriação dos valores naturais e da biodiversidade pela sociedade;

Pretende-se: Identificar e reduzir as pressões e ameaças específicas sobre os valores naturais, tendo em vista prevenir e travar e, quando possível, reduzindo a deterioração do seu estado de conservação dos valores naturais;

Espera-se: Diminuição da perda de biodiversidade e incremento do conhecimento e da avaliação do seu estado de conservação.

Alinhamento com a Medida 3.6 - Promover a economia do mar

Num quadro do desenvolvimento económico e social do território e das comunidades costeiras é importante potenciar o aproveitamento dos recursos do oceano e das atividades ligadas à economia do mar, de forma sustentável e respeitadora do ambiente, garantindo uma coordenação eficiente e integração coerente nos Instrumentos de Gestão Territorial, em particular, a articulação entre o ordenamento do espaço marítimo e o ordenamento da zona costeira.

Potenciar o aproveitamento dos recursos do oceano e zonas costeiras, promovendo o desenvolvimento económico e social, de forma sustentável e respeitadora do ambiente, através de:

- Utilização dos recursos vivos, através da pesca e atividades económicas associadas, como a transformação e valorização do pescado, que constitui uma fileira com enorme tradição em Portugal e um peso social e económico relevante, que importa valorizar;
- Desenvolvimento da aquicultura e no aproveitamento de recursos genéticos no âmbito do desenvolvimento da biotecnologia marinha setores de atividade com potencial de crescimento;

Pretende-se: Reforçar a capacidade científica e tecnológica nacional, estimulando o desenvolvimento de novas áreas de ação que promovam o conhecimento do oceano e potenciem, de forma eficaz, eficiente e sustentável, os seus recursos, usos, atividades e serviços dos ecossistemas.

Espera-se: O aproveitamento dos recursos naturais marítimos, criando atividades económicas sustentáveis

e diversificando a matriz de desenvolvimento regional. - Boas práticas ambientais e benefícios sociais na exploração dos recursos marinhos vivos e não vivos.

3.3 SECTOR: ENERGIA

3.3.1 REDES

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)					
Redes	Promoção das interligações de eletricidade			4.1		4.7	4.8
	Promoção das interligações de gás natural			4.1		4.7	
	Consolidação de redes nacionais de eletricidade			4.1		4.7	4.8
	Promoção de sistemas inteligentes para a transição energética	1.9		4.1	4.6		
	GNL Marítimo		3.6	4.1		4.7	

A partir de determinada escala de produção, Portugal poderá vir a passar a encarar a energia renovável como um bem transacionável, numa lógica de exportação, pelo que será necessário um reforço das interligações elétricas com a Europa. Em Portugal (2016), cerca de 28% da produção de eletricidade teve origem na hídrica, 21% na eólica e 44% na térmica não renovável. A produção de energia evidencia os recursos endógenos, realçando claramente as diversidades regionais.

O terminal de GNL de Sines poderá vir a funcionar como porta de entrada de gás natural para o centro da Europa, constituindo assim uma alternativa relevante ao abastecimento proveniente da Rússia. Em termos espaciais, será de considerar a possibilidade do atravessamento do território nacional por gasodutos de ligação com Espanha e desta com o centro da Europa. O desenvolvimento da rede de gás natural poderá constituir um importante contributo tanto para diversificar as fontes e a origem geográfica do abastecimento de energia

Alinhamento com a Medida 1.9 - Qualificar o ambiente urbano e o espaço público

Promoção de sistemas inteligentes para a transição energética constitui uma oportunidade para a qualificação do ambiente urbano e reabilitação dos espaços públicos, considerando o modo como as infraestruturas e o edificado foram instalados no território. Neste contexto, o PNPOT sinaliza a necessidade de se tomarem medidas e ações de melhoria do conforto bioclimático e acústico e de adaptação dos espaços urbanos às alterações climáticas, assegurando condições de eficiência e fiabilidade energética e hídrica dos sistemas urbanos.

Pretende-se: Aumentar a oferta de espaços públicos acessíveis, seguros e confortáveis para todos. Melhorar o conforto bioclimático dos espaços urbanos

Espera-se: Aumento do conforto bioclimático dos espaços urbanos.

Alinhamento com a Medida 3.6 - Promover a economia do mar

A promoção de um mercado sustentável para o GNL marítimo deverá concorrer para o objetivo de potenciar o aproveitamento dos recursos do oceano e das atividades ligadas à economia do mar, de forma sustentável e respeitadora do ambiente.

Pretende-se: dinamização dos portos comerciais, que apresentam um desenvolvimento económico significativo, acompanhado de uma diversificação da oferta de infraestruturas e serviços portuários, designadamente o GNL.

Espera-se: Atividade portuária comercial articulada, maximizando o seu potencial agregado e a integração nas redes de transportes e cadeias logísticas.

Alinhamento com a Medida 4.1- Otimizar as infraestruturas ambientais e de energia

Os investimentos previstos na melhoria da infraestrutura energética nas suas ligações internacionais e nacionais deverá contribuir para aumentar a eficiência e resiliência das infraestruturas territoriais, como promover a gestão eficiente da energia, na sua produção, distribuição e consumo e acolher o aumento da produção de energia de fontes endógenas renováveis de forma descentralizada e com especial incidência nos territórios do interior.

Pretende-se: aumentar a resiliência das infraestruturas e sistemas, promover a sua eficiência e incentivar a produção de energia solar de forma descentralizada nas empresas e em territórios de elevado potencial solar.

Espera-se: Aumento de fiabilidade e segurança nos sistemas, aumento da resiliência dos sistemas e infraestruturas às alterações climáticas e aos efeitos dos eventos extremos, potenciar a utilização e produção de energias renováveis e introduzir medidas de redução/eficiência energética nas próprias infraestruturas.

Alinhamento com a Medida 4.6 - Digitalizar a gestão e a operação dos sistemas de transporte

O melhoramento da digitalização da gestão e da operação dos sistemas de transporte, através da sistematização e automação da informação irá permitir ultrapassar os constrangimentos atuais, potenciar a sua eficiência e conectividade, potenciando o seu papel enquanto motor de crescimento da economia portuguesa.

Pretende-se: Aumentar a eficiência das cadeias logísticas e as economias de escala entre os sistemas e os clientes finais. Simplificar e desmaterializar os procedimentos nos transportes. Potenciar a intermodalidade e a utilização de transportes mais amigos do ambiente. Promover negócios inovadores centrados no setor dos transportes e nos serviços de mobilidade partilhada. Ajudar a maximizar a utilização das infraestruturas nacionais para o transporte de mercadorias.

Espera-se: Um aumento da eficiência dos sistemas de transporte. A redução das externalidades negativas dos sistemas de transporte, incluindo a redução das emissões no sector dos transportes. Um aumento dos utilizadores dos sistemas de transporte. Um aumento da carga transportada pelos sistemas de transporte. Um aumento da proximidade entre o fornecedor e o utilizador.

Alinhamento com a Medida 4.7 Alargar as infraestruturas físicas de conexão internacional

A conectividade externa assume-se cada vez mais como fator de suporte do desenvolvimento socioeconómico, não só pela atividade económica direta que gera, mas sobretudo pela competitividade que proporciona e pela multiplicação de oportunidades de ligação das empresas e dos cidadãos ao resto do mundo. Alargar a conectividade externa, potenciando e distribuindo territorialmente as oportunidades criadas pelo posicionamento geográfico do país, através do reforço das infraestruturas de conexão internacional e das suas ligações ao resto do território nacional constitui uma condição para a sua atratividade e para a sua resiliência, devendo procurar-se que os investimentos previstos permitam estender territorialmente os benefícios proporcionados por esta conectividade externa.

O PNPOT reconhece a afirmação do *hub* GNL portuário e criação de um mercado sustentável para o GNL marítimo como forma de gerar ganhos de atratividade e sustentabilidade do próprio sistema portuário.

Pretende-se: Aumentar / adequar/ otimizar a capacidade portuária e aeroportuária, melhorar as condições de desenvolvimento dos hubs portuários e aeroportuários, assumir Portugal como hub comercial de GNL transcontinental, *hub* de *transshipment* de GNL *Small-Scale* e área de serviço GNL marítimo, aumentar a procura interna e externa da atividade económica e melhorar as conectividades e a cooperação com Espanha.

Espera-se: Consolidação de Portugal como *hub* comercial de GNL transcontinental, aumento das transações económicas internacionais e aumento da atividade turística externa.

Alinhamento com a Medida 4.8 - Ampliar a conectividade digital internacional através dos cabos submarinos

A consolidação do posicionamento estratégico de Portugal (como hub de ancoragem de cabos submarinos internacionais) passa também pela boa interligação internacional do País no que respeita à energia.

Pretende-se: Aumentar conectividade internacional e tornar Portugal num nó preponderante da rede internacional.

Espera-se: Aumento da conectividade a nível internacional e nacional e implantação de centros de I&D internacionais assim como de polos de desenvolvimento e inovação.

3.3.2 REFORÇO DA PRODUÇÃO

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)			
Reforço da Produção	Promoção das energias de fontes renováveis	3.1			5.7
	Energias renováveis oceânicas		3.6	4.1	

Em linha com o Pacote Energia-Clima para 2020 da União Europeia, Portugal estabeleceu metas de emissões para a economia nacional no seu conjunto nos horizontes 2020 (-18% a -23% face a 2005) e 2030 (-30% a -40% face a 2005), garantindo o cumprimento dos compromissos nacionais de mitigação e

colocando Portugal em linha com os objetivos europeus.

A inovação tecnológica recente na produção e os custos mais acessíveis dos painéis fotovoltaicos associados a incentivos de eficiência energética, permitem antecipar que a produção descentralizada de energia renovável terá tendência a generalizar-se. Assim, mudanças nos custos dos fatores de produção e facilidades individuais de acesso à energia para autoconsumo ou para venda à rede a preços de mercado, podem, no curto prazo, transformar a forma como será potenciada a ocupação e competitividade do território.

Nomeadamente nos territórios de baixa densidade, a produção energética surge como uma importante fonte de rendimento e desenvolvimento local. Decorrente de um contexto fortemente favorável à produção de energias renováveis, os esforços em torno da produção de energia eólica e fotovoltaica fazem emergir novas fileiras energéticas.

Alinhamento com a Medida 3.1- Reforçar a competitividade da agricultura

A utilização sustentável de diferentes tipos de biomassa endógena (residual de natureza agrícola e florestal) e a promoção de biorefinarias estão diretamente relacionados com a promoção de uma agricultura mais competitiva e sustentável, que incorpore nos processos produtivos não só a consideração da eficiência energética como também a produção de matérias-primas energéticas, numa ótica de economia circular.

Pretende-se: Promover a redução de custos, a eficiência e a sustentabilidade na utilização dos recursos, fomentar os princípios da economia circular e da bioeconomia na agricultura e promover a transferência de conhecimento para uma gestão sustentável e eficiente dos recursos e a adoção de produtos e processos inovadores.

Espera-se: Desenvolvimento e reforço de uma agricultura competitiva, viável e sustentável, alinhamento com os princípios da economia circular, diversificação das soluções de tratamentos de efluentes pecuários, e consciencialização ambiental dos produtores agropecuários.

Alinhamento com a Medida 3.6 - Promover a economia do mar

O Crescimento Azul - a promoção do crescimento sustentável de longo prazo no conjunto dos setores marinho e marítimo - é reconhecido enquanto motor da economia nacional e europeia, com grande potencial para a inovação e o crescimento socioeconómico. Os investimentos previstos para a potenciação do aproveitamento das energias renováveis oceânicas potenciam o aproveitamento dos recursos do oceano e zonas costeiras, com o objetivo de promover o desenvolvimento económico e social de forma sustentável e respeitadora do ambiente.

Pretende-se: Concretizar o potencial económico, geoestratégico e geopolítico do território marítimo nacional, tornando-o um ativo com benefícios económicos, sociais e ambientais permanentes; criar condições para atrair investimento, nacional e internacional, em todos os sectores da economia do mar, promovendo o crescimento, o emprego, a coesão social e a integridade territorial e aumentando a contribuição direta do sector mar para o PIB nacional; reforçar a capacidade científica e tecnológica nacional, estimulando o desenvolvimento de novas áreas de ação que promovam o conhecimento do oceano e potenciem, de forma eficaz, eficiente e sustentável, os seus recursos, usos, atividades e serviços dos ecossistemas, e potenciar as cadeias de valor e os territórios associados à economia do mar

garantidas pela articulação entre o ordenamento do espaço marítimo e ordenamento da zona costeira.

Espera-se: Aproveitamento dos recursos naturais marítimos, criando atividades económicas sustentáveis e diversificando a matriz de desenvolvimento regional e adoção de boas práticas ambientais e benefícios sociais na exploração dos recursos marinhos.

Alinhamento com a Medida 4.1- Otimizar as infraestruturas ambientais e de energia

Os investimentos previstos na melhoria da infraestrutura energética nas suas ligações internacionais e nacionais deverá contribuir para aumentar a eficiência e resiliência das infraestruturas territoriais, como promover a gestão eficiente da energia, na sua produção, distribuição e consumo e acolher o aumento da produção de energia de fontes endógenas renováveis de forma descentralizada e com especial incidência nos territórios do interior.

Pretende-se: aumentar a resiliência das infraestruturas e sistemas, promover a sua eficiência e incentivar a produção de energia solar de forma descentralizada nas empresas e em territórios de elevado potencial solar.

Espera-se: Aumento de fiabilidade e segurança nos sistemas, aumento da resiliência dos sistemas e infraestruturas às alterações climáticas e aos efeitos dos eventos extremos, potenciar a utilização e produção de energias renováveis e introduzir medidas de redução/eficiência energética nas próprias infraestruturas.

Alinhamento com a Medida 5.7 - Fomentar a cooperação intraurbana para uma cidade sustentável e inteligente

O desenvolvimento urbano sustentável deverá promover, no quadro das intervenções de requalificação e regeneração urbanas, a descarbonização e a economia circular, estando crescentemente disponíveis soluções de incorporação da produção de energia de fontes renováveis no edificado, infraestruturas e espaços urbanos.

Pretende-se: Implementar projetos colaborativos através do desenvolvimento de ações de base comunitária, assentes na cooperação e na cocriação intraurbana, desenvolver ambientes urbanos mais sustentáveis e resilientes, promover a inclusão social e o acesso à qualidade habitacional e promover a descarbonização das cidades, nos transportes, nas residências, nas atividades económicas e nos edifícios e espaços públicos.

Espera-se: Aumento dos processos colaborativos para a cooperação e cocriação intraurbana, reforço da sustentabilidade e da resiliência urbana num cenário de aceleradas alterações climáticas, promoção da inclusão social e do acesso à qualidade habitacional, reforço da descarbonização nas cidades, nos transportes, nas residências, nas atividades económicas e nos edifícios e espaços públicos, aumento da eficiência energética e hídrica em contextos urbanos, aumento da participação das instituições e dos cidadãos nos procedimentos de criação e de decisão, potenciando um maior sentimento de pertença e de identidade por parte de todos e dinamização da inovação social, económica e ecológica, para responder aos novos desafios urbanos.

3.3.3 EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)				
Eficiência energética	Promoção de eficiência energética nos setores de atividade	1.9	2.2	3.1	3.12	5.7

Em todo o país, a aposta na eficiência energética e a utilização racional da energia depende de alterações no comportamento dos produtores de bens e serviços e dos consumidores, que deverão ser fomentadas por políticas públicas que favoreçam a oferta de opções racionais de consumo e complementadas com tecnologias e/ ou processos energeticamente mais eficientes.

Alinhamento com a Medida 1.9 - Qualificar o ambiente urbano e o espaço público

A qualidade do ambiente urbano constitui um imperativo constitucional e um compromisso internacional do país no quadro dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e da Nova Agenda Urbana das Nações Unidas. Os processos de qualificação do ambiente urbano e a reabilitação dos espaços públicos constituem um dos grandes desafios da próxima década considerando o modo como as infraestruturas e o edificado foram instalados no território.

A qualificação dos espaços públicos urbanos visa dotá-los das condições de dimensionamento, acessibilidade, conforto e segurança para todos e a promover a sua utilização com suporte da mobilidade ativa das pessoas. A melhoria do conforto bioclimático, adaptação dos espaços urbanos às alterações climáticas, e a melhoria das condições de eficiência e fiabilidade energética dos sistemas urbanos deverão contribuir para a descarbonização.

Pretende-se: A par de outros objetivos operacionais: Melhorar a eficiência e fiabilidade energética e hídrica dos sistemas urbanos

Espera-se: Aumento do conforto bioclimático dos espaços urbanos.

Alinhamento com a Medida 2.2 - Promover uma política de habitação integrada

No momento atual, o desafio de garantir o acesso à habitação passa por criar as condições para que a reabilitação seja a principal forma de intervenção ao nível do edificado e do desenvolvimento urbano, fomentando intervenções integradas e contribuindo também para a circularidade da economia e poupança de matérias-primas.

Em termos de qualidade habitacional, o desconforto térmico e a ineficiência energética terão que ser uma das variáveis a integrar em todas as intervenções, na ótica da descarbonização e dos edifícios com necessidades nulas de energia.

Pretende-se: Aumentar a reabilitação do edificado e promover a qualidade urbana e aumentar a eficiência hídrica e energética dos alojamentos e as condições de habitabilidade.

Espera-se: Aumento do peso da reabilitação no total de fogos concluídos.

Alinhamento com a Medida 3.1- Reforçar a competitividade da agricultura

A competitividade do setor agrícola depende da gestão eficiente dos fatores de produção e da melhoria do desempenho ambiental, de todos os tipos de agricultura, no contexto da transição de uma economia linear para uma economia circular, integrando as preocupações da eficiência energética das atividades e instalações.

Pretende-se: Fomentar os princípios da economia circular e da bioeconomia na agricultura e promover a transferência de conhecimento para uma gestão sustentável e eficiente dos recursos e a adoção de produtos e processos inovadores.

Espera-se: Desenvolvimento e reforço de uma agricultura competitiva, viável e sustentável, alinhamento com os princípios da economia circular e consciencialização ambiental dos produtores agropecuários.

Alinhamento com a Medida 3.12 - Promover a competitividade da silvicultura

Numa ótica de Economia Circular, a competitividade do setor florestal passa também pela adoção de soluções de eficiência energética nas atividades e instalações e na produção, distribuição e consumo dos produtos.

Pretende-se: Dinamizar formas de organização e de gestão sustentável dos espaços florestais, que racionalizem os investimentos e otimizem custos, gerando maior valor, Desenvolver a inovação e a investigação florestal; Promover a utilização dos produtos florestais no âmbito da economia circular, incluindo biomassa e substituição de matérias-primas de origem fóssil e/ou com maior intensidade carbónica.

Espera-se: Aumentar a rentabilidade e a sustentabilidade económica do setor florestal numa ótica multifuncional e aumentar o conhecimento e a sua aplicação ao nível das explorações florestais e das empresas do setor.

Alinhamento com a Medida 5.7 - Fomentar a cooperação intraurbana para uma cidade sustentável e inteligente

O desenvolvimento urbano sustentável, no quadro das políticas e orientações internacionais e da estratégia nacional Cidades Sustentáveis 2020, deverá promover, no quadro de novos modelos de governança, participativos e inclusivos, a valorização dos espaços urbanos devem ter em vista a resolução das deficiências estruturais dos territórios urbanos descontínuos, fragmentados e dispersos; a estruturação e o reforço da conectividade dos tecidos urbanos; a afirmação de centralidades intraurbanas; e a integração funcional e ambientalmente os tecidos urbanos.

Trata-se de apostar na cooperação, negociação e articulação de interesses para encontrar soluções conjuntas que integrem aspetos sociais, económicos e ambientais, contemplando necessariamente a melhoria da eficiência energética dos edifícios, atividades e espaços urbanos, numa ótica de descarbonização.

Pretende-se: Implementar projetos colaborativos através do desenvolvimento de ações de base comunitária, assentes na cooperação e na cocriação intraurbana, desenvolver ambientes urbanos mais sustentáveis e resilientes, promover a inclusão social e o acesso à qualidade habitacional e promover a descarbonização das cidades, nos transportes, nas residências, nas atividades económicas e nos edifícios e espaços públicos.

Espera-se: Aumento dos processos colaborativos para a cooperação e cocriação intraurbana, reforço da sustentabilidade e da resiliência urbana num cenário de aceleradas alterações climáticas, promoção da inclusão social e do acesso à qualidade habitacional, reforço da descarbonização nas cidades, nos transportes, nas residências, nas atividades económicas e nos edifícios e espaços públicos, aumento da eficiência energética e hídrica em contextos urbanos, aumento da participação das instituições e dos cidadãos nos procedimentos de criação e de decisão, potenciando um maior sentimento de pertença e de identidade por parte de todos e dinamização da inovação social, económica e ecológica, para responder aos novos desafios urbanos.

3.4 SECTOR: REGADIO

PNI (áreas temáticas e programas/projetos)		PNPOT (medidas de política)		
Regadio	Programa "Revitalização do Regadio" através da reabilitação ou requalificação de infraestruturas hidráulicas agrícolas	1.1	3.1	3.2
	Programa "Aumento da Área Regada" como instrumento de desenvolvimento do território rural	1.1	3.1	3.2

O desafio da adaptação às alterações climáticas é especialmente relevante para a agricultura, uma vez que a região mediterrânica é uma das que se perspectiva ser das mais afetadas, prevendo-se menores disponibilidades hídricas e maior variabilidade de distribuição da precipitação. Sendo assim, a disponibilidade e regularização de água, nomeadamente pelo armazenamento, assume uma importância decisiva para reduzir a vulnerabilidade dos sistemas de produção, em particular da atividade agrícola em que apenas 15% da SAU é irrigável. Embora os resultados tenham apontado para uma melhoria na eficiência na utilização da água, também persistem ainda sistemas de rega pouco eficientes, pelo que permanece a necessidade de melhorias na eficiência do uso da água tendo em vista a sustentabilidade económica e ambiental.

A expansão sustentável da área irrigável assume, assim, uma relevância central para a melhoria do desempenho na atividade agrícola e das condições de vida do meio rural, constituindo-se como um instrumento de dinamização económica, de aumento do autoaproveitamento agroalimentar e de incremento das exportações, para além de contribuir de forma decisiva para a fixação das populações nos territórios do interior. Será desejável que em primeira linha, o aumento da área irrigável corresponda à reabilitação dos aproveitamentos hidroagrícolas existentes pela otimização das áreas potenciais para regadio que já se encontram infraestruturadas e terá que estar sempre associado a uma maior eficiência na utilização da água pelo setor.

Alinhamento com a Medida 1.1 - Gerir o recurso água num clima em mudança

Nas condições climáticas mediterrânicas, a água é um dos principais fatores limitantes ao uso do solo, pelo que a sua disponibilidade e regularização assumem uma importância estratégica. É necessário garantir a otimização e gestão das infraestruturas hidráulicas, independentemente dos seus fins (múltiplos, abastecimento, rega ou produção de energia) bem como a redução de perdas nos sistemas de captação, transporte, distribuição e aplicação de água.

Pretende-se: Assegurar que o planeamento da ocupação e usos do solo e a gestão das atividades do território consideram as disponibilidades hídricas presentes. Aumentar a resiliência dos territórios e viabilização das funções de produção (agricultura, florestas e ecossistemas associados) num quadro de adaptação às alterações climáticas, garantindo a sustentabilidade hídrica e de uso do solo, em particular, em áreas suscetíveis a processos de desertificação.

Espera-se: Usos e funções do território compatíveis com as disponibilidades hídricas. Salvaguarda das grandes reservas estratégicas de água superficial e subterrânea garantindo igualmente o bom estado das massas de água - Eficiência hídrica dos regadios com base no Programa Nacional de Regadio, incrementando o uso eficiente da água, na utilização das áreas já infraestruturadas ou a infraestruturar.

Alinhamento com a Medida 3.1 - Reforçar a competitividade da agricultura

A competitividade do setor agrícola é fundamental para gerar valor para os territórios. Num contexto de maior vulnerabilidade ao risco, a promoção de medidas de gestão, na ótica da prevenção e da contingência, é fundamental. Importa assim promover a modernização, garantindo e aumentando a capacidade de armazenamento de água, através da eficiência do regadio instalado e da criação complementar de novas áreas de regadio onde e quando for adequado

Pretende-se: Implementar o Programa Nacional de Regadios direcionando o apoio à modernização, incluindo novas áreas do regadio, prioritariamente para as áreas mais afetadas pelas alterações climáticas e em risco de desertificação.

Espera-se: o desenvolvimento e reforço de uma agricultura competitiva, viável e sustentável. O aumento da resiliência dos setores produtivos atendendo às disponibilidades de água.

Alinhamento com a Medida 3.2 - Dinamizar as políticas ativas para o desenvolvimento rural

Pretende-se: Promover o desenvolvimento económico e sustentável dos territórios rurais. Melhorar a qualidade de vida nas áreas rurais. Criar novas atividades económicas de valorização e regeneração de ativos locais. Promover a fixação de jovens agricultores e jovens empresários rurais. Promover a modernização da base económica agrícola e rural (promoção de processos de inovação agrícola e rural) Promover as estratégias de desenvolvimento local. Promover os circuitos curtos e, mercados locais e sistemas alimentares locais, adaptando, quando adequado, os instrumentos de Mercado e de concorrência. Valorizar os produtos locais tradicionais, a paisagem e a cultura dos territórios rurais, nomeadamente a dieta mediterrânica.

Espera-se: Aumento da atratividade do meio rural. Surgimento de novas iniciativas económicas.

ANEXOS

Matrizes de análise

Matrizes de análise (ficheiro excel em anexo)

		OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PNI		
		Coesão reforçando a coesão territorial, em particular através do reforço da conectividade dos territórios, e da atividade económica, valorizando o capital natural	Competitividade e Inovação aumentando e melhorando as condições infraestruturais do território nacional, capitalizando o potencial geográfico atlântico nacional e reforçando a inserção territorial de Portugal na Europa, em particular na Península Ibérica	Sustentabilidade e Ação Climática promovendo a descarbonização da economia e a transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas
PRINCÍPIOS PNPOT	Governança Territorial			
	Organização Territorial			
	Diversidade e a Especificidade Territoriais			
	Solidariedade e a Equidade Territoriais			
	Sustentabilidade da Utilização dos Recursos nos diversos Territórios			
	Abordagens Territoriais Integradas			

		EIXOS ESTRATÉGICOS PNI*								
		Acessibilidade equitativa	Conectividade alargada	Mobilidade inteligente	Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica	Adaptação do território	Economia circular	Recursos e capital natural	Infraestruturas e equipamentos resilientes	Sistemas inteligentes
Desafios PNPOT										
Gerir os recursos naturais de forma sustentável										
Promover um sistema urbano policêntrico										
Promover a inclusão e valorizar a diversidade territorial										
Reforçar a conectividade interna e externa										
Promover a governança territorial										

	Medidas do Programa de Ação do PNPOT	TRANSPORTES E					AMBIENTE					ENERGIA		REGADIO			
		Mobilidade sustentável e transportes públicos	Ferrovia (1)	Rodovia (2)	(1) + (2)	Marítimo-portuário	Aeroportuário	Ciclo Urbano da Água	Gestão de Resíduos	Proteção do litoral	Passivos ambientais	Gestão de Recursos Hídricos	Recursos Marinhos	Redes	Reforço da Prod. Efic. energética	Reutilização	Aumento
1.1	Gerir o recurso água num clima em mudança																
1.2	Valorizar o recurso solo e combater o seu desperdício																
1.3	Afirmar a biodiversidade como um ativo territorial																
1.4	Valorizar o território através da paisagem																
1.5	Planear e gerir de forma integrada os recursos geológicos e mineiros																
1.6	Ordenar e revitalizar os territórios da floresta																
1.7	Prevenir riscos e adaptar o território às alterações climáticas																
1.8	Valorizar o litoral e aumentar a sua resiliência																
1.9	Qualificar o ambiente urbano e o espaço público																
2.1	Fomentar uma abordagem territorial integrada de resposta à perda demográfica																
2.2	Promover uma política de habitação integrada																
2.3	Melhorar os cuidados de saúde e reduzir as desigualdades de acesso																
2.4	Qualificar e capacitar os recursos humanos e ajustar às transformações socioeconómicas																
2.5	Melhorar a qualidade de vida da população idosa e reforçar o relacionamento intergeracional																
2.6	Reforçar o acesso à justiça e a proximidade aos respetivos serviços																
2.7	Promover a inclusão social e reforçar as redes de apoio de proximidade																
2.8	Valorizar o património e as práticas culturais, criativas e artísticas																
2.9	Potenciar a inovação social e fortalecer a coesão socioterritorial																
2.10	Promover a digitalização, a interoperabilidade e a acessibilidade aos serviços públicos e de interesse geral																
3.1	Reforçar a competitividade da agricultura																
3.2	Dinamizar as políticas ativas para o desenvolvimento rural																
3.3	Afirmar os ativos estratégicos turísticos nacionais																
3.4	Valorizar os ativos territoriais patrimoniais																
3.5	Dinamizar e revitalizar o comércio e os serviços																
3.6	Promover a economia do mar																
3.7	Qualificar o emprego e contrariar a precariedade no mercado de trabalho																
3.8	Desenvolver ecossistemas de inovação de base territorial																
3.9	Reindustrializar com base na Revolução 4.0																
3.10	Reforçar a internacionalização e a atração de investimento externo																
3.11	Organizar o território para a economia circular																
3.12	Promover a competitividade da silvicultura																
4.1	Otimizar as infraestruturas ambientais e de energia																
4.2	Otimizar a conectividade ecológica nacional																
4.3	Suprir carências de acessibilidade tendo em vista a equidade aos serviços e às infraestruturas empresariais																
4.4	Renovar, requalificar e adaptar as infraestruturas e os sistemas de transporte																
4.5	Promover a mobilidade metropolitana e interurbana																
4.6	Digitalizar a gestão e a operação dos sistemas de transporte																
4.7	Alargar as infraestruturas físicas de conexão internacional																
4.8	Ampliar a conectividade digital internacional através dos cabos submarinos																
4.9	Reforçar os serviços de banda larga e a implementação de redes da nova geração 5G																
5.1	Promover a informação geográfica																
5.2	Ativar uma nova cultura territorial																
5.3	Potenciar e qualificar a cooperação territorial																
5.4	Aprofundar a descentralização e a desconcentração e promover a cooperação e a governança multinível																
5.5	Experimentar e prototipar soluções inovadoras																
5.6	Reforçar as abordagens integradas de base territorial																
5.7	Aprofundar a cooperação intraurbana para uma cidade sustentável e inteligente																
5.8	Fortalecer as articulações rurais-urbanas																
5.9	Dinamizar as articulações interurbanas e os subsistemas territoriais																
5.10	Aprofundar a cooperação transfronteiriça																

Medidas de Política	TRANSPORTES E MOBILIDADE										AMBIENTE										ENERGIA		MIGRAÇÃO			
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	1.10	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	2.10	3.1	3.2	4.1	4.2		
1.1																										
1.2																										
1.3																										
1.4																										
1.5																										
1.6																										
1.7																										
1.8																										
1.9																										
1.10																										
2.1																										
2.2																										
2.3																										
2.4																										
2.5																										
2.6																										
2.7																										
2.8																										
2.9																										
2.10																										
3.1																										
3.2																										
4.1																										
4.2																										

Implementação dos Sistemas/Modelo Territorial do PNP			Setores PNI														
Sistema	Descrição	Principais Atividades	TRANSPORTES E MOBILIDADE					AMBIENTE			ENERGIA		REGAÇÃO				
			Transportes	Mobilidade	Infraestruturas	Segurança	Outros	Poluição	Recursos	Outros	Outros						
Nacional	1.1 1.2 1.3 1.4 1.5 1.6 1.7 1.8 1.9 2.1	Estratégia Nacional de Infraestruturas e Transportes (ENIT) 2021-2030 Estratégia Nacional de Mobilidade (ENM) 2021-2030 Estratégia Nacional de Infraestruturas (ENI) 2021-2030 Estratégia Nacional de Segurança (ENS) 2021-2030 Estratégia Nacional de Outros (ENO) 2021-2030 Estratégia Nacional de Poluição (ENP) 2021-2030 Estratégia Nacional de Recursos (ENR) 2021-2030 Estratégia Nacional de Outros (ENO) 2021-2030 Estratégia Nacional de Outros (ENO) 2021-2030 Estratégia Nacional de Outros (ENO) 2021-2030															
Local	3.1 3.2 3.3 3.4 3.5 3.6 3.7 3.8 3.9 3.10	Estratégia Local de Infraestruturas e Transportes (ELIT) 2021-2030 Estratégia Local de Mobilidade (ELM) 2021-2030 Estratégia Local de Infraestruturas (ELI) 2021-2030 Estratégia Local de Segurança (ELS) 2021-2030 Estratégia Local de Outros (ELO) 2021-2030 Estratégia Local de Poluição (ELP) 2021-2030 Estratégia Local de Recursos (ELR) 2021-2030 Estratégia Local de Outros (ELO) 2021-2030 Estratégia Local de Outros (ELO) 2021-2030 Estratégia Local de Outros (ELO) 2021-2030															
Comunitária	5.1 5.2 5.3 5.4 5.5 5.6 5.7 5.8 5.9 5.10	Estratégia Comunitária de Infraestruturas e Transportes (ECIT) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Mobilidade (ECM) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Infraestruturas (ECI) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Segurança (ECS) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Outros (ECO) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Poluição (ECP) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Recursos (ECR) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Outros (ECO) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Outros (ECO) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Outros (ECO) 2021-2030															
Comunitária	7.1 7.2 7.3 7.4 7.5 7.6 7.7 7.8 7.9 7.10	Estratégia Comunitária de Infraestruturas e Transportes (ECIT) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Mobilidade (ECM) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Infraestruturas (ECI) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Segurança (ECS) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Outros (ECO) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Poluição (ECP) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Recursos (ECR) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Outros (ECO) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Outros (ECO) 2021-2030 Estratégia Comunitária de Outros (ECO) 2021-2030															

Página 1

Página 2

Página 3