

**PROPOSTA A REUNIÃO DE CÂMARA**Proposta nº **1450-2019 [DORT]**Pelouro: **Planeamento do Território**

Assunto: Plano de Urbanização da Área do Aeroporto de Cascais e sua Envolvente (PUACE) – Aprovação dos Termos de Referência, abertura do período de Participação Preventiva e sujeição a Avaliação Ambiental Estratégica

Considerando que:

- a) O Aeroporto de Cascais constitui uma importantíssima infraestrutura de transporte para o Concelho de Cascais e para a Região de Lisboa;
- b) O Aeroporto de Cascais já atravessou diversas fases de expansão, sendo atualmente uma das grandes referências nacionais na aviação privada e executiva, bem como na formação aeronáutica, constituindo-se como uma alternativa ao Aeroporto Humberto Delgado para o setor da aviação executiva;
- c) De acordo com os registos de movimentos providenciados pela Autoridade Nacional da Aviação Civil verificou-se um aumento exponencial do número de passageiros nos últimos anos, tornando-se agora imperioso obter a adequada certificação de acordo com as exigências da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA);
- d) A oportunidade de elaboração de um plano de urbanização para o Aeroporto de Cascais e sua envolvente surge assim da necessidade de adequar esta infraestrutura à regulamentação da EASA, mas visa também promover o desenvolvimento integrado deste equipamento estratégico no contexto dos novos desafios que a plataforma aeroportuária de Lisboa enfrenta, e enquadrar as intervenções futuras em termos de usos, funções e ocupação do solo, na área do próprio aeroporto assim como da respetiva envolvente, em moldes que contribuam para a consolidação do crescimento inteligente, sustentável e inclusivo do Município de Cascais, conforme melhor descrito e justificado nos Termos de Referência para a elaboração do PUACE, que se anexam à presente proposta e dela constituem parte integrante;
- e) De acordo com o disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 78.º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio (RJIGT), os planos de urbanização são objeto de avaliação ambiental no caso de se determinar que são suscetíveis de ter efeitos significativos no ambiente, sendo essa determinação da competência da câmara municipal, de acordo com os critérios estabelecidos no anexo ao Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação em vigor;



- f) Da análise técnica efetuada, consubstanciada nos Termos de Referência do PUACE e sem prejuízo da definição de âmbito do procedimento de AAE que se lhe sucede, conclui-se que o plano é suscetível de ter efeitos significativos no ambiente, carecendo, consequentemente, de ser objeto de avaliação ambiental.

Tenho a honra de propor que a Câmara Municipal delibere:

1. Aprovar o início do procedimento de elaboração do “Plano de Urbanização da Área do Aeroporto de Cascais e sua Envolvente PUACE”, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 76.º do RJIGT;
2. Aprovar o documento anexo à presente deliberação que sintetiza os respetivos Termos de Referência, e onde consta a planta de localização com a identificação da área objeto de intervenção do PUACE, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 76.º do RJIGT;
3. Fixar em 24 meses o prazo de elaboração do PUACE, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 76.º do RJIGT;
4. Estabelecer um prazo de 30 dias úteis para a formulação de observações e sugestões por escrito sobre quaisquer questões que possam ser consideradas no âmbito do processo de elaboração do PUACE, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 76.º e no n.º 2 do artigo 88.º, ambos do RJIGT;
5. Sujeitar o PUACE ao processo de Avaliação Ambiental Estratégica, nos termos do disposto no artigo 78.º do RJIGT.
6. Aprovar que a presente deliberação seja publicada e publicitada nos termos legalmente previstos.

O Vice-Presidente da Câmara,

16/12/2019

X Miguel Pinto Luz

Assinado por: MIGUEL MARTINEZ DE CASTRO PINTO LUZ

DELIBERAÇÃO:

Aprovado por maioria, com 1 voto contra do Sr. Vereador Clemente Alves do PCP e 2 abstenções dos Srs. Vereadores Luís Miguel Reis e João Ruivo do PS. O PCP apresentou declaração de voto.



**PLANO DE URBANIZAÇÃO PARA A ÁREA DO AEROPORTO DE CASCAIS
E SUA ENVOLVENTE**

TERMOS DE REFERÊNCIA



DEZEMBRO 2019



ÍNDICE:

I. INTRODUÇÃO.....	2
II. DO ENQUADRAMENTO TERRITORIAL E ÁREA DE INTERVENÇÃO ...	3
III. ENQUADRAMENTO LEGAL DO PLANO	5
IV. QUADRO DE REFERÊNCIA ESTRATÉGICO E TERRITORIAL	6
V. ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS PARA ADEQUAÇÃO DO MODELO TERRITORIAL.....	12
VI. ÂMBITO E OBJETIVO DO PUACE.....	15
VII. AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL E DO TERRITÓRIO.	16
VIII. PROCESSO PARTICIPATIVO	18
IX. METODOLOGIA PARA A ELABORAÇÃO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO	18
X. EQUIPA TÉCNICA.....	19

I. INTRODUÇÃO

O presente documento consubstancia os Termos de Referência para a elaboração do “Plano de Urbanização da Área do Aeroporto de Cascais e sua Envolvente” (PUACE) e constitui a síntese dos fundamentos justificativos para a sua execução, nos termos e para os efeitos previstos na Lei n.º 31/2014, de 30 de maio – que estabeleceu as bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo – e no Decreto Lei n.º 80/2015, de 14 de maio – que regula o regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, doravante designado por RJIGT.

A oportunidade da elaboração do PUACE surge da necessidade de adequar o Aeroporto de Cascais (AC) às disposições da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) – o organismo da União Europeia que assegura a promoção dos mais elevados padrões de segurança e proteção ambiental na aviação civil –, com o intuito de promover o desenvolvimento integrado deste equipamento estratégico no contexto dos novos desafios que a plataforma aeroportuária de Lisboa enfrenta e enquadrar as intervenções futuras em termos de usos, funções e ocupação do solo, na área do próprio AC assim como da respetiva envolvente, em moldes que contribuam para a consolidação do crescimento inteligente, sustentável e inclusivo do Município de Cascais.

O PUACE em elaboração pretende, ainda, assegurar a articulação fina entre as políticas urbanas e os objetivos estratégicos e operacionais do AC, para o curto, médio e longo prazos, que estão a ser desenvolvidos através de um Concurso Público para a elaboração do Master-Plan do Aeroporto de Cascais, em curso.

Assim, e dando cumprimento ao preceito legal em referência, o presente documento organiza e sintetiza os Termos de Referência do “Plano de Urbanização da Área do Aeroporto de Cascais e sua Envolvente”.



II. DO ENQUADRAMENTO TERRITORIAL E ÁREA DE INTERVENÇÃO

O PUACE localiza-se no concelho de Cascais, na Freguesia de São Domingos de Rana, e abrange uma área de cerca de 206 ha, englobando a área afeta ao Aeroporto de Cascais e terrenos envolventes, inserido-se na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão n.º 4 (UOPG-4) do PDM-Cascais.



Figura 1: Delimitação UOPG-4 e da Área de Intervenção sobre ortofotomapa

A UOPG-4 caracteriza-se por uma ocupação dispersa e casuística, integrando vários núcleos urbanos, outrora ligados a atividades do sector primário, articulados por uma rede rodoviária deficiente, e desadequada face ao enorme fluxo de tráfego de atravessamento no eixo norte/sul.

Aposta-se na consolidação do eixo estratégico 'Cascais território coeso e inclusivo', designadamente através da regeneração urbana ancorada na implementação ordenada de atividades económicas que promovam cadeias de valor acrescentado, compatíveis e em linha com a sustentabilidade do futuro desenvolvimento do Aeroporto de Cascais.

A reabilitação e regeneração das áreas urbanas e industriais degradadas, com a instalação de funções qualificadoras e estruturantes do território, a par da concretização de infraestruturas territoriais e urbanas programadas – designadamente a Via Longitudinal Norte, a Via Circular a Trajouce e a Via Circular ao Aeroporto, em articulação com um novo nó viário com a autoestrada A5, associadas à potenciação do Aeroporto de Cascais, constituem o cenário privilegiado para o desenvolvimento da Freguesia de São Domingos de Rana, do Município de Cascais e da Região de Lisboa.

A área de intervenção do PUACE está classificada no Plano Diretor Municipal, em vigor, como Solo Rural (identificado a verde na figura abaixo) no topo norte e, Solo Urbano (identificado a amarelo na figura abaixo) na restante área.

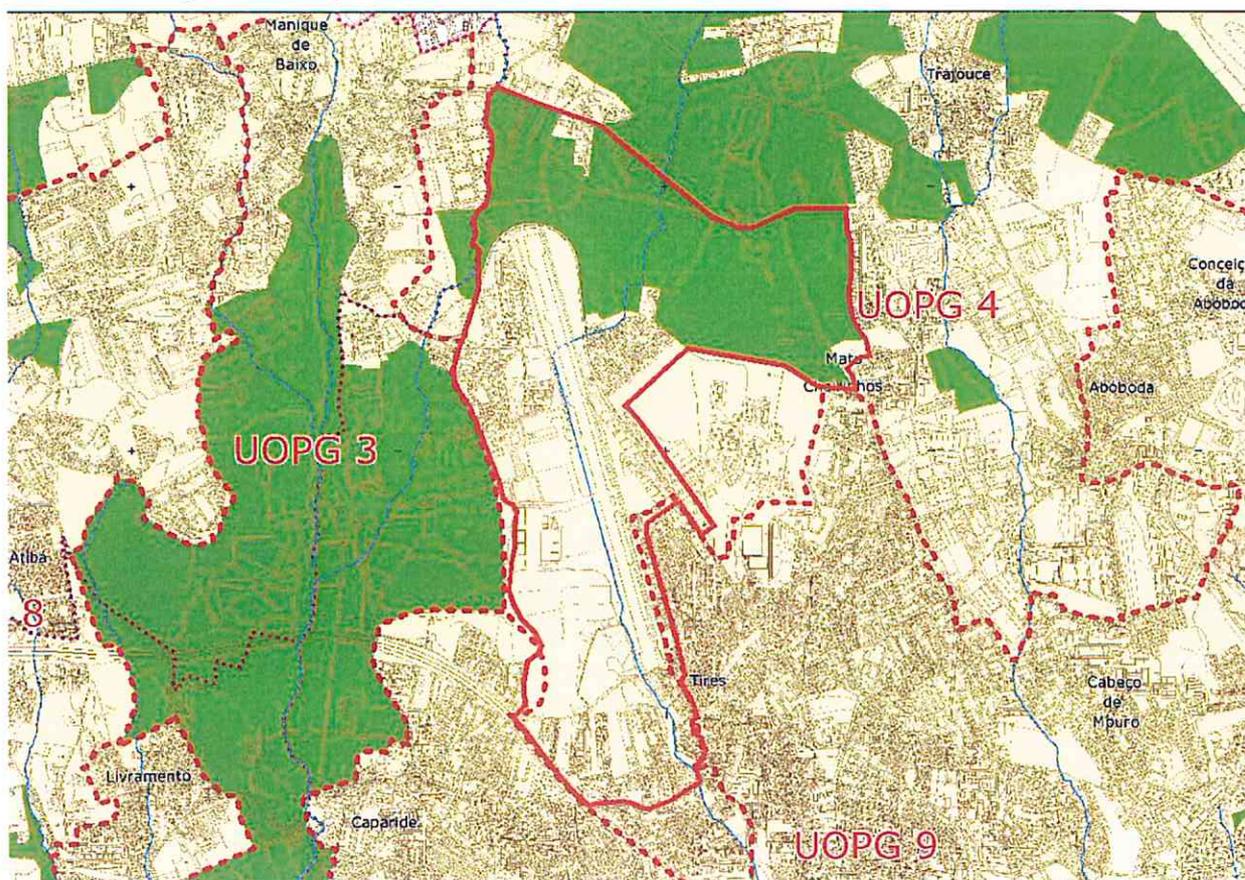


Figura 2: Extrato da Planta de Ordenamento do PDM-Cascais – Classificação do solo.

No que respeita a qualificação do solo, a área de intervenção do PUACE está abrangida, na área em Solo Rural, pela categoria de Espaço Natural, nas subcategorias de Espaço Natural de Nível

1 e Espaço Natural de Nível 2 e, na área em Solo Urbano, pelas categorias de Espaço de Uso Especial, na subcategoria de Espaço Estratégico, e Espaço Residencial, correspondendo este último a Áreas Urbanas de Génese Ilegal (AUGI) instaladas no extremo Sul da pista de aviação.

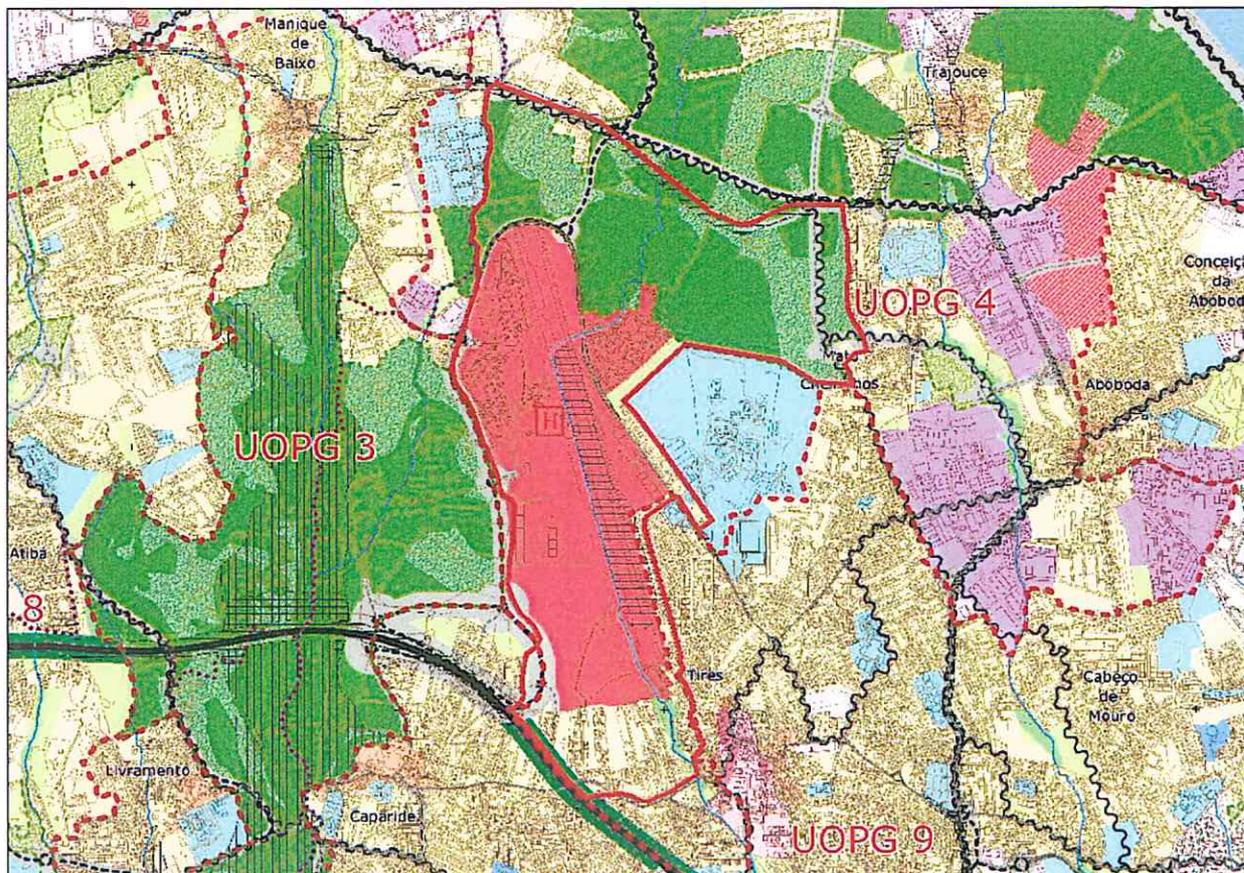


Figura 3: Extrato da Planta de Ordenamento do PDM-Cascais – Qualificação do solo.

III. ENQUADRAMENTO LEGAL DO PLANO

A nova Lei das Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (LBPPSOTU) – publicada através da Lei nº 31/2014, de 30 de maio – procedeu a uma reforma profunda e estruturante na abordagem, agora integrada, do sistema de planeamento do território, passando a adquirir as dimensões da transversalidade e da inter-relação.

O novo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (nRJIGT) – publicado através do Decreto-Lei nº 80/2015, de 14 de maio – estabelece que o Plano de Urbanização (PU) desenvolve, concretiza e estrutura a ocupação do solo e o seu aproveitamento, em linha com as

disposições do Plano Diretor Municipal, fornecendo o quadro de referência para a aplicação das políticas territoriais, designadamente urbanas, e definindo a localização das infraestruturas e equipamentos coletivos principais, nos termos dos respetivos artigos 98.º a 100.º.

IV. QUADRO DE REFERÊNCIA ESTRATÉGICO E TERRITORIAL

O quadro de referência estratégico e territorial do PUACE destina-se a identificar e a ponderar os programas, os planos e os projetos com incidência na área de intervenção e na respetiva envolvente.

IV.1. Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território (PNPOT)

[Lei n.º 99/2019, de 5 de setembro – Primeira Revisão do PNPOT – Revoga a Lei 58/2007]

O Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território (PNPOT) é o instrumento de topo do sistema de gestão territorial, define objetivos e opções estratégicas de desenvolvimento territorial e estabelece o modelo de organização do território nacional. O PNPOT constitui-se como o quadro de referência para os demais programas e planos territoriais e como um instrumento orientador das estratégias com incidência territorial

O PNPOT define a estratégia para a organização e desenvolvimento territorial, alicerçada numa visão de longo prazo para o futuro do país, que visa promover a coesão interna e potenciar a competitividade externa através da valorização do território, assumindo-se como o referencial estratégico nacional para os demais instrumentos de gestão territorial, para a territorialização das políticas públicas e para a programação de investimentos territoriais a financiar por programas nacionais e comunitários.

O PNPOT pretende reforçar e integrar as redes de acessibilidades e de mobilidade, os diferentes sistemas de transportes de articulação interna e externa do espaço continental português, que apresentam estados de desenvolvimento distintos consoante se posicionam para responder às conectividades no espaço nacional, ibérico, europeu, atlântico e global. No espaço nacional é necessário melhorar os sistemas de transportes ao nível da mobilidade metropolitana e urbana, mas também nos territórios de baixa densidade. O relacionamento transfronteiriço é também uma prioridade.

O aumento da procura turística está a gerar pressão no sistema aeroportuário, pelo que é premente reforçar as infraestruturas existentes no âmbito de uma estratégia a médio/longo

prazo, considerando sobretudo o cordão Porto-Lisboa-Faro. Sobressai neste domínio a situação do aeroporto de Lisboa, cujo nível de saturação torna premente [a deslocação da aviação executiva e] a implementação de uma nova infraestrutura aeroportuária na região que permita aliviar a pressão sobre o atual Aeroporto Humberto Delgado. A banalização do transporte aéreo trouxe novas e facilitadas opções de deslocação internacional, mas acentua desigualdades territoriais em face das assimetrias de acessibilidade aos principais aeroportos.

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 no que respeita ao congestionamento e consumo de espaço.

IV.2. Estratégia Cidades Sustentáveis 2020

[Resolução de Conselho de Ministros n.º 61/2015, de 11 de agosto]

A Estratégia Cidades Sustentáveis 2020 (ECS2020) visa reforçar a dimensão estratégica do papel das cidades em vários domínios, como o desenvolvimento económico, a inclusão social, a educação, a participação e a proteção do ambiente.

A ECS2020 define a estratégia de desenvolvimento urbano sustentável de Portugal e ambiciona responder às debilidades e necessidades de estruturação urbana do território e atuar no sentido de fortalecer e consolidar a visão de desenvolvimento urbano sustentável partilhada entre os agentes do território, contribuindo para a promoção das condições necessárias para a competitividade, sustentabilidade e coesão nacional.

Centrada nas cidades e no papel crítico que estas desempenham na estruturação dos territórios, no seu desenvolvimento e coesão, a ECS2020 pretende constituir-se como um quadro de referência orientador para os municípios, entidades intermunicipais e demais agentes urbanos,

apontando um caminho de médio e longo prazo para o desenvolvimento territorial integrado, nas suas dimensões económica, social, ambiental, cultural e de governança.

IV.3. O Programa Nacional de Investimentos 2030

O Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030) tem como objetivo ser o instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, para fazer face às necessidades e desafios da próxima década. O PNI2030 está alinhado com os outros Programas estratégicos nacionais, assegurando assim a sua coerência estratégica global.

O âmbito do PNI2030 é multissetorial, incidindo sobre os setores da mobilidade e transportes, fatores-chave para a competitividade externa e coesão interna do nosso país, do ambiente e energia, fundamentais para enfrentar os desafios da descarbonização e da transição energética.

O PNI2030 consubstancia a estratégia do país para uma década de convergência com a União Europeia, de forma a garantir que Portugal possa responder adequadamente aos desafios globais que se perspetivam para a próxima década, assentando em três objetivos estratégicos:

- Coesão - reforçando a coesão territorial, em particular através do reforço da conectividade dos territórios, e da atividade económica, valorizando o capital natural;
- Competitividade e Inovação - aumentando e melhorando as condições das infraestruturas 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 transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas.

Para cada uma das áreas temáticas foram definidos eixos estratégicos, destacando-se:

- Na área dos transportes e mobilidade as tipologias de projetos e programas de investimento associados a cada subsetor são, a mobilidade sustentável e transportes públicos, a ferrovia, a rodovia, a rodoferrovia, o marítimo-portuário e o aeroportuário.
- Na área do transporte aeroportuário as principais estratégias são expandir a capacidade dos aeroportos e aumentar a eficiência dos serviços na rede aeroportuária. A procura, nos aeroportos nacionais, tem vindo continuamente a crescer, aumentando a pressão sobre as infraestruturas aeroportuárias e para a sua progressiva expansão e adaptação.

Da auscultação pública elaborada, as conclusões sobre a área temática do sector aeroportuário foram as seguintes:

- Aspectos positivos – Os aeroportos nacionais enfrentam um aumento acentuado da procura, com o tráfego a aumentar de forma consistente ao longo dos anos, nomeadamente nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro; a qualidade das infraestruturas aeroportuárias nacionais encontram-se em 13º lugar na UE e 29º no mundo segundo o Global Competitiveness Index (2017-2018).
- Aspectos negativos – Nos últimos anos, esse crescimento da procura tem vindo a colocar sérios desafios à capacidade da rede aeroportuária nacional, muito em especial no caso do Aeroporto de Lisboa, que atingiu mais de 29 milhões de passageiros em 2018; a pressão da procura verificada e consequente redução da capacidade disponível, tende a resultar numa degradação do desempenho.

No subsetor Aeroportuário, o PNI2030 identificou e selecionou 3 programas de investimento no valor de 707 M€ (setecentos e sete milhões de euros), cujos projetos são a expansão aeroportuária de Lisboa (2.ª fase de expansão do Aeroporto Humberto Delgado), a adequação progressiva da capacidade ou da rede aeroportuária à evolução da procura e a requalificação e melhoria de eficiência e níveis de serviço na rede aeroportuária.

IV.4. Estratégia 2030 da Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT2030)

No processo de reflexão sobre Portugal no pós 2020 e sobre o futuro da política de coesão, a CCDR-LVT liderou um processo que envolveu especialistas e entidades da Região, promovendo reflexões e recolhas de visões globais, setoriais e circunscritas a unidades territoriais, envolvendo especialistas e entidades. A RLVT2030 apresenta uma visão estratégica para a Região de Lisboa e Vale do Tejo, propondo dez Pilares Estratégicos e nove Grandes Projetos Estruturantes.

Os dez Pilares Estratégicos são áreas de focagem consideradas decisivas para alavancar o desenvolvimento do território no quadro dos novos desafios e oportunidades, dos riscos e das vulnerabilidades, tirando partido dos ativos do território. Os nove Grandes Projetos Estruturantes, são projetos paradigmáticos atendendo à sua natureza, aos territórios abrangidos, às componentes intersetoriais a mobilizar, aos princípios de sustentabilidade a respeitar, ao emprego a criar e ao investimento a mobilizar.

Na área dos transportes sustentáveis e integrados, o projeto consiste em concretizar um sistema integrado de mobilidade, transportes e logística, de elevada conectividade entre o serviço e o

utilizador como fator de qualidade de vida, de segurança, de otimização, de descarbonização e de competitividade.

IV.5. Programa Regional de Ordenamento do Território de Lisboa e Vale do Tejo (PROT-LVT)

[Resolução de Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de abril]

Os programas regionais de ordenamento do território definem a estratégia regional de desenvolvimento territorial, integrando as opções estabelecidas a nível nacional e considerando as estratégias sub-regionais e municipais de desenvolvimento local, constituindo o quadro de referência para a elaboração dos programas e dos planos intermunicipais e dos planos municipais.

Os programas regionais de ordenamento do território têm como objetivos essenciais:

- Desenvolver, no âmbito regional, as opções constantes do programa nacional da política de ordenamento do território, dos programas setoriais e dos programas especiais;
- Traduzir, em termos espaciais, os grandes objetivos de desenvolvimento económico e social sustentável à escala regional;
- Equacionar as medidas tendentes à atenuação das assimetrias de desenvolvimento intrarregionais;
- Servir de base à formulação da estratégia nacional de ordenamento territorial e do quadro de referência para a elaboração dos programas e dos planos intermunicipais e dos planos municipais;
- Estabelecer, a nível regional, as grandes opções de investimento público, com impacte territorial significativo, as suas prioridades e a respetiva programação, em articulação com as estratégias definidas para a aplicação dos fundos comunitários e nacionais.

Contudo, e uma vez que o PROT-LVT em vigor data de 2002, é notório o desajustamento de algumas das suas orientações face às opções programáticas dos documentos mais recentes.

V.6. Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional

[Decreto-Lei n.º 124/2019, de 28 de agosto]

A Reserva Ecológica Nacional (REN) foi instituída em 1983, tendo em vista a proteção de áreas essenciais para assegurar a estabilidade ecológica do meio, a utilização racional dos recursos naturais e o correto ordenamento do território através da sua sujeição a um regime de restrição de utilidade pública, estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 321/83, de 7 de maio. Mas foi o Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, que incorporou as alterações mais significativas em matéria de objetivação dos conceitos, de agilização e simplificação dos procedimentos administrativos, bem como de partilha de competências e de responsabilidades entre as entidades intervenientes aos níveis nacional, regional e municipal. Foi a partir dessas alterações que passou a estar previsto que as delimitações da REN deveriam obedecer às Orientações Estratégicas de Âmbito Nacional e Regional (OENR), as quais foram aprovadas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2012, de 3 de outubro, com as retificações constantes da Declaração de Retificação n.º 71/2012, de 30 de novembro, e agora revistas pela Portaria n.º 336/2019, de 26 de setembro.

O presente contexto de alterações climáticas e eventos climáticos extremos, de falta de água, de riscos associados às zonas costeiras e à ocorrência de cheias, veio confirmar não só o acerto e o mérito, mas também a relevância e a atualidade dos princípios fundadores da REN, direcionados para o planeamento e gestão dos recursos hídricos e focados na boa manutenção do trecho terrestre do ciclo da água.

Os sistemas que integram a REN desempenham um papel determinante no quadro das restrições de utilidade pública e, sobretudo, dos instrumentos de gestão territorial. Deve, ainda, assumir-se que o planeamento e gestão do ciclo da água exige extensões geográficas coerentes e não segmentadas por limites administrativos, o que implica a adoção das bacias hidrográficas como unidade apropriada para esse fim.

A REN prossegue um compromisso de elementar importância no ordenamento do território, no sentido de contribuir para a adaptação dos territórios e para a sua maior resiliência. Este compromisso reveste-se hoje de extrema acuidade, quando a Península Ibérica está já sinalizada como um *hotspot* para as alterações climáticas e, assim, o nosso país encontra-se especialmente vulnerável aos riscos naturais em termos de impacto sobre as atividades sócio económicas e sobre a vida humana.

IV.7. Plano Diretor Municipal de Cascais

A 1.ª Revisão do Plano Diretor Municipal de Cascais (PDM-Cascais) – publicada através do Aviso n.º 7212-B/2015, no Diário da República, 2.ª série, n.º 124, de 29 de junho (PDM-2015) – constitui um documento inovador, que resultou de um trabalho de discussão e participação, pensado para promover as quatro dimensões da sustentabilidade: Social, Ambiental, Económica e da Boa Governação.

Com este documento, que consubstancia um verdadeiro e indispensável Plano Estratégico, o Município de Cascais muniu-se de um instrumento dotado de um conjunto de eixos e objetivos estratégicos para a consolidação do desenvolvimento sustentável, essencial para lançar as reformas que permitem ganhar ainda mais atratividade e maior competitividade.

Podemos hoje reafirmar, passados três anos de execução, que o PDM, após a revisão de 2015, promove uma abordagem sustentada sobre o território, que começa nas Pessoas, preserva a identidade e o património histórico-cultural e consolida a estratégia que tem vindo a ser desenvolvida pelo Município de Cascais nos últimos anos, projetando-o para o futuro.

Um futuro que se constrói dia a dia, sustentado na reabilitação e na regeneração urbanas, no emprego e na coesão socio-territorial, no ambiente e no crescimento das economias “verde” e “azul” que, de forma integrada, asseguram a consolidação do crescimento inteligente, sustentável e inclusivo de Cascais.

V. ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS PARA ADEQUAÇÃO DO MODELO TERRITORIAL

V.1. Visão

Na senda da estratégia já definida, Cascais será, em 2030, um Município com relevância à escala internacional, reconhecido como um território qualificado e competitivo, alavancado por uma governança moderna, assente em redes de conhecimentos e confianças mútuas, ancorado num prestigiado capital humano, na excelência dos seus recursos endógenos, naturais e paisagísticos, e no seu posicionamento geoestratégico à escala global.

Território marcado pelas Pessoas que nele residem, trabalham ou visitam e pela dinâmica das atividades de elevado valor acrescentado que geram e que constituem um importante ativo, sustentado no dinamismo e na qualidade da sua sociedade civil.

V.2. Estratégia

O PDM-2015 estabeleceu as orientações e as políticas de ordenamento e de urbanismo para o desenvolvimento sustentável do Concelho, numa ótica de coesão territorial. O Município prossegue a sua ação no sentido da consolidação da estratégia de desenvolvimento, renovando o compromisso com os respetivos eixos estratégicos:

Cascais, território com qualidade de vida urbana

- Criar espaços públicos de qualidade e de proximidade;
- Promover a conectividade territorial;

Cascais, território de criatividade, conhecimento e inovação

- Estimular a competitividade e a cooperação, criando novos nós de valor acrescentado;
- Estimular a atividade económica de elevado perfil;

Cascais, território de valores ambientais

- Reduzir a pressão sobre os recursos;
- Encorajar e facilitar a consciência ecológica;

Cascais, território coeso e inclusivo

- Apostar na diversidade social;
- Fomentar a dinamização social inclusiva.



V.3. Estratégia Municipal Cascais 2025

Com a Estratégia Municipal Cascais 2025 (EMC2025), entretanto apresentada, a Câmara Municipal reafirmou o seu compromisso com uma política de consolidação do crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, de Cascais, com o enfoque da sua ação dirigido para a Saúde, a Educação, o Emprego, a Economia e a Inovação, a Cultura, a Mobilidade e o Ambiente.

V.4. Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável – Cascais 2030

O Município de Cascais está comprometido na integração das orientações dos Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável definidos pela ONU (ODS2030-Cascais), na fundamentação das opções de planeamento e no processo de suporte à decisão, na ótica do processo global “*People First Public-Private Partnerships for the United Nations Sustainable Development Goals*” (PPPs_UN_ODS-2030).

V.5. Economia Circular

E, bem assim, a dinamização da transição para a economia circular, sublinhando as vantagens económicas, promovendo o envolvimento das empresas, a tecnologia, os novos modelos de negócio, o desenvolvimento das energias renováveis e as novas formas de reciclagem.

V.6. Roteiro para a Neutralidade Carbonica 2050

Portugal comprometeu-se internacionalmente com o objetivo de redução das suas emissões de gases com efeito de estufa por forma a que o balanço entre as emissões e as remoções da atmosfera seja nulo em 2050, a este objetivo deu-se o nome de "neutralidade carbónica". O Painel intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC) pretende limitar o aquecimento global em 1.5 graus centígrados, limite considerado seguro.

Este objetivo está também definido no Acordo de Paris, assinado por 195 países. A União Europeia comprometeu-se a atingir a neutralidade nas emissões de carbono até à segunda metade do século XXI, o que implica a elaboração e implementação de Roteiros de Neutralidade de Carbono por parte de todos os Estados Membros. As cidades, responsáveis pela emissão de cerca de 70% dos gases com efeito de estufa, têm também um papel muito importante a desempenhar neste esforço coletivo – Cascais não é exceção.

A neutralidade das emissões de carbono é o equilíbrio entre as emissões (através da indústria, do transporte, de desflorestação, do setor doméstico, entre outros) e a absorção (através da gestão sustentável das florestas por exemplo) do dióxido de carbono da atmosfera - para reduzir a zero as emissões de gases com efeito de estufa, estas têm de ser contrabalançadas pela absorção, ou sequestro, de carbono.

No caso de Cascais, o novo paradigma da neutralidade de carbono impõe uma avaliação cuidada sobre qual o esforço necessário para a descarbonização das principais atividades do Concelho – esta análise é fundamental para informar os decisores políticos e apoiar o modelo de gestão nos próximos 20-30 anos. Cascais tornar-se-á o primeiro município a desenvolver um roteiro para a neutralidade carbónica até 2050. O momento para o município se posicionar na linha da frente da descarbonização da economia Portuguesa.



VI. ÂMBITO E OBJETIVO DO PUACE

VI.1. Âmbito

O Aeroporto de Cascais já atravessou diversas fases de expansão, sendo atualmente uma das grandes referências nacionais na aviação privada e executiva, bem como na formação aeronáutica, constituindo-se como uma alternativa ao aeroporto de Lisboa. De acordo com os registos de movimentos providenciados pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), verificou-se um aumento exponencial do número de passageiros nos últimos anos.

Mantendo-se a tendência do aumento do número de passageiros, o AC deixará de estar isento de certificação ao abrigo do artigo 5º do Regulamento 139/2014, sendo obrigado a certificar-se de acordo com as exigências da European Union Aviation Safety Agency (EASA).

Até 2024 será imperativa a certificação, correndo-se o risco, de caso não se faça até essa data, a partir daí a certificação não gozará de isenções (artº7), o que a poderá tornar incomportável no futuro.

Sendo este um equipamento estratégico para o Município, e com o intuito de garantir a sua adequada operacionalidade, importa identificar e solucionar questões que possam comprometer a segurança do aeroporto e das operações aéreas nele processadas, tais como atividades, edificações, trabalhos, etc.

Pretende-se apresentar para além das diretrizes, a indicação dos levantamentos de situação e estudos de viabilidade técnica, económico-financeira e jurídico-legal necessários para avaliar a elegibilidade da expansão, modernização, gestão, operação e manutenção do Aeroporto de Cascais, considerando os aspectos urbanísticos e ambientais.

VI.2. Objetivos

Pretende-se, com a elaboração do Plano de Urbanização, estabelecer uma intervenção integrada de planeamento na área do Aeroporto de Cascais e área envolvente.

A área urbana adjacente ao Aeroporto de Cascais é caracterizada por uma dispersão urbanística, constituída por construções desordenadas sem planeamento, algumas de carácter ilegal.

O presente plano de urbanização pretende implementar medidas que visem acautelar a dispersão urbanística, limitando a construção na envolvente próxima e evitando que sejam

aprovados projetos de construção com uma volumetria que comprometam qualquer intervenção na infraestrutura aeronáutica.

Pretende-se que o aeroporto venha a operar com classe superior à existente, e para tal deverá garantir um conjunto de requisitos que importa acautelar no presente Plano de Urbanização.

O Plano de Urbanização para a Área do Aeroporto de Cascais, em Tires, tem como **objetivos**:

- Promoção sustentada da expansão do Aeroporto, de modo a tornar este equipamento uma referência ao nível nacional;
- Definição de estratégias para a requalificação e revitalização do Aeroporto de Cascais e área envolvente, promovendo a ocupação urbana de forma programada e sustentada;
- Identificar áreas na proximidade do Aeroporto a regenerar/recuperar/reconverter;
- Dotar a área envolvente ao Aeroporto de um melhor nível de serviços, designadamente através da criação e redimensionamento de um conjunto de equipamentos de apoio ao Aeroporto;
- Assegurar as acessibilidades necessárias à exploração do Aeroporto;
- Definir medidas cautelares destinadas a evitar a alteração de circunstâncias na área envolvente ao Aeroporto, em moldes a definir.



VII. AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL E DO TERRITÓRIO

Para efeitos do disposto nos artigos 78.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial em vigor, e considerando os critérios preconizados no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio, o Plano de Urbanização do Aeroporto de Cascais está sujeito ao procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE).

Face ao que antecede, deverá ser definido no âmbito do procedimento de AAE, o alcance da informação a incluir no relatório ambiental, nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua atual redação.

Eco-management and Audit Scheme – EMAS

O Sistema Comunitário de Ecogestão e Auditoria (EMAS) é um mecanismo voluntário desenvolvido pela Comissão Europeia que visa promover a melhoria contínua do desempenho ambiental das organizações mediante o estabelecimento e a implementação de Sistemas de Gestão Ambiental, bem como a disponibilização de informação relevante ao público e outras partes interessadas.

O objetivo do EMAS consiste em promover a melhoria contínua do desempenho ambiental das organizações mediante a criação e aplicação de sistemas de gestão ambiental, a avaliação do desempenho de tais sistemas, a comunicação de informações sobre o desempenho ambiental e um diálogo aberto com o público e outras partes interessadas, bem como a participação ativa dos trabalhadores.

A norma ambiental ISO 14001, de âmbito internacional (adotada pela *International Organisation for Standardisation*, em 1996), e o EMAS (*Eco-Management and Audit Scheme*, adoptado pela Comissão Europeia em 1993), permitem às empresas demonstrar que, perante uma auditoria independente, estas têm um desempenho ambiental conforme os requisitos previamente definidos, sendo garantida a credibilidade do próprio sistema. Assim o EMAS pretende ajudar as empresas a:

- reduzir os custos relacionados com a gestão dos recursos e dos resíduos;
- minimizar os riscos ambientais e o risco de coimas por infração à legislação ambiental;
- cumprir os requisitos regulamentares;
- beneficiar do desagravamento regulamentar em matéria de ambiente (por exemplo, no que se refere à apresentação de relatórios ou a inspeções);
- melhorar as relações com partes interessadas internas e externas;
- melhorar constantemente o desempenho ambiental;
- obter uma vantagem competitiva, reforçando a credibilidade, transparência e reputação da empresa entre os seus clientes.



VIII. PROCESSO PARTICIPATIVO

O processo de planeamento e a consolidação do crescimento inteligente, sustentável e inclusivo de Cascais, deve fazer-se com a participação e o envolvimento de todos, através de soluções de conjunto – coordenadas e assentes em redes de conhecimento e confianças mútuas, entre o Município e as entidades representativas dos interesses a ponderar, com responsabilidades ambientais específicas, as empresas privadas e os particulares em geral – que contribuam para a evolução global do desempenho do concelho de Cascais.

Só deste modo pode reafirmar a sua identidade e os seus ativos únicos, potenciando as condições extraordinárias de que dispõe para atrair talentos, trabalhadores qualificados, estudantes, turistas, empreendedores e investidores, que projetarão o Município de Cascais à escala internacional, com o reconhecimento da sua proeminência como um território resiliente, inteligente, circular e atrativo.

IX. METODOLOGIA PARA A ELABORAÇÃO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO

A elaboração do PUACE pressupõe a constituição dos seguintes grupos de trabalho:

- o Uma equipa multidisciplinar que assegure uma abordagem transversal ao trabalho, indispensável ao processo de planeamento do território numa base estratégica;
- o Uma equipa de acompanhamento, formada por pessoas representativas de diferentes áreas da sociedade civil, dos agentes que atuam no Concelho e dos diversos setores do universo municipal, para trabalhar ativamente numa base colaborativa e de “inteligência coletiva”.

Cascais, Dezembro de 2019



EQUIPA TÉCNICA CMC:

Direção

Carlos Carreiras – Presidente da Câmara

Miguel Pinto Luz – Vice-Presidente da Câmara

Coordenação Geral

Rui Pais de Amaral – DPE – Diretor de Departamento

João Montes Palma - DPE/DORT - Chefe de Divisão

Colaboração

Bernardo Pinto Gonçalves – DMES – Diretor Municipal

Marta Felizardo – DMES/DPES – Chefe de Divisão

Sara Dias – DPE/DAMA – Chefe de Divisão

Rute Ramalho - DPE/DORT – Arquiteta

Paula Portela - DPE/DORT - Licenciada em Estudos Europeus

Maria João Nogueira – DPE/DORT – Arquiteta

Ana Rita Rodrigues - DPE/DORT - Socióloga

Daniel Valente - DPE/DORT - Arquiteto

Pedro Melo - DPE/DORT – Arquiteto

Pedro Pintão – DPE/DAMA – Arquiteto

Carlos Franco – DPE/DAMA – Arquiteto

Claudia Tunes – DPE/DAMA – Engenheira do Ambiente

Maria João Monteiro – DPE – Designer

Manuela Gomes – DPE – Assistente Técnica

Noémia Silva – DPE/DORT – Assistente Técnica

Ana Maria Gonçalves Pereira – DPE/DAMA – Assistente Técnica

CONSULTOR EXTERNO:

Pedro Amaral e Almeida - Jurista

Salvador Costa Pereira – Comandante



