

2022



Câmara Municipal de Faro

Departamento de
Infraestruturas e Urbanismo
DOT/SOT

[TERMOS DE REFERÊNCIA]

PLANO DE PORMENOR DE REABILITAÇÃO URBANA DO BOM JOÃO



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

Índice

1.	INTRODUÇÃO	2
1.1.	ENQUADRAMENTO LEGAL	2
2.	DEFINIÇÃO DA OPORTUNIDADE	3
3.	ÁREA DE INTERVENÇÃO	4
3.1.	IDENTIFICAÇÃO	4
3.2.	PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS E PROBLEMÁTICA	4
4.	PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS COM INCIDÊNCIA NA ÁREA	6
4.1.	ESTRATÉGIA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	7
4.2.	PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO	7
4.3.	ESTRATÉGIA TURISMO 2027 – LIDERAR O TURISMO DO FUTURO	10
4.4.	PLANO DE AÇÃO REATIVAR O TURISMO, CONSTRUIR O FUTURO	11
4.5.	PLANO SECTORIAL REDE NATURA 2000	11
4.6.	PLANO DE GESTÃO DE REGIÃO HIDROGRÁFICA RIBEIRAS DO ALGARVE RH8 (2016-2021)	13
4.7.	PLANO DE ORDENAMENTO DA ORLA COSTEIRA – VILAMOURA-VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO	13
4.8.	PLANO DE ORDENAMENTO DO PARQUE NATURAL DA RIA FORMOSA	14
4.9.	PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DO ALGARVE	14
4.10.	PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE FARO	17
4.11.	PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES	18
4.12.	PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DO CONCELHO DE FARO	19
4.13.	PLANO ESTRATÉGICO DE FARO 2025	19
4.14.	PLANO ESTRATÉGICO DA INTERVENÇÃO DE REQUALIFICAÇÃO E VALORIZAÇÃO DA RIA FORMOSA	20
4.15.	ESTUDO DE ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO DA FRENTE RIBEIRINHA DE FARO	21
4.16.	CARTA ARQUEOLÓGICA DO CONCELHO DE FARO	24
4.17.	PLANO DA ESTRUTURA VERDE DO SISTEMA URBANO FARO/MONTENEGRO	25
4.18.	CARTA DO RUÍDO	25
5.	OBJECTIVOS PROGRAMÁTICOS	25
6.	OUTRAS DISPOSIÇÕES	28
6.1.	AVALIAÇÃO AMBIENTAL	28
6.2.	PRAZO DE ELABORAÇÃO DO PLANO	29
6.3.	ELEMENTOS QUE CONSTITUEM O PLANO	29
6.4.	CONSTITUIÇÃO DA EQUIPA TÉCNICA	30
6.5.	ELEMENTOS A ENTREGAR E CONDIÇÕES A OBSERVAR	30

ANEXOS:

- Planta da área de intervenção do Plano de Pormenor do Bom João (escala 1/10000); Ortofotomapa 2015 (escala 1/10000); Extractos das plantas do PDM de Faro: planta de ordenamento síntese, planta de condicionamentos especiais, planta condicionantes REN; planta condicionantes servidões administrativas e restrições de utilidade pública.



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

1. INTRODUÇÃO

O presente documento consiste nos termos de referência e na definição da oportunidade que consubstanciam a intenção da Câmara Municipal de Faro de elaborar o **Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana do Bom João** (PPRUBJ).

A definição dos termos de referência e a consequente elaboração do plano enquadra-se no artigo 76.º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio (Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial -RJIGT) e no artigo 8.º da Lei n.º 31/2014, de 30 de maio (Lei de Bases Gerais da Política pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo) que se refere ao dever de promoção do ordenamento do território por parte das autarquias, sendo que a especificidade da modalidade adotada, de plano de pormenor de reabilitação urbana, se enquadra nos artigos 103.º e 105.º do RJIGT conjugados com os artigos 21.º e seguintes do Decreto-Lei nº 307/2009, de 23 de outubro, na sua redacção em vigor (Regime Jurídico da Reabilitação Urbana – RJRU).

1.1. ENQUADRAMENTO LEGAL

A Lei de Bases Gerais da Política pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo dispõe no artigo 43º que os *planos territoriais de âmbito municipal estabelecem, nos termos da Constituição e da lei, de acordo com as directrizes estratégicas de âmbito regional, e com opções próprias de desenvolvimento estratégico local, o regime de uso do solo e a respectiva execução*. Estabelece, ainda, no artigo 48º, que os *planos territoriais de âmbito municipal são elaborados pela câmara municipal e aprovados pela assembleia municipal*.

O RJIGT estipula os procedimentos referentes à dinâmica dos planos municipais de ordenamento do território, sendo determinada a sua elaboração por deliberação, a publicar no Diário da República e a divulgar através da comunicação social, na plataforma colaborativa de gestão territorial e no sítio na Internet da Câmara Municipal. Sendo ainda intenção do Município proceder à delimitação de uma Área de Reabilitação Urbana (ARU), através de instrumento próprio, com enquadramento nas disposições do RJRU, e visando os objectivos definidos no referido regime.

A modalidade especificamente adequada à área de intervenção em análise será o plano de pormenor de reabilitação urbana, nos termos previstos no artigo 23.º do RJRU.

Neste enquadramento, compete à câmara municipal a definição da oportunidade e dos termos de referência para o plano de pormenor de reabilitação urbana do Bom João.

É no âmbito do enquadramento legal supramencionado que é elaborado o presente documento, a submeter à apreciação da Câmara Municipal, identificando os termos de referência e a respetiva oportunidade do PPRUBJ.

O presente documento tem como objectivo identificar a oportunidade que está na base da elaboração do plano e a sua área de intervenção, e ponderar nos diversos âmbitos os planos, programas e projectos com incidência na mesma, apoiando deste modo a decisão a tomar em Reunião de Câmara. São, ainda, definidos os objetivos que se pretendem atingir com o mesmo e determinado um período de tempo para que os interessados possam



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

formular sugestões ou apresentar informações sobre quaisquer questões que possam ser consideradas no âmbito do procedimento de elaboração do plano de pormenor.

2. DEFINIÇÃO DA OPORTUNIDADE

A revisão em curso do Plano Director Municipal (PDM) de Faro e a requalificação das zonas ribeirinha e lagunar de Faro em articulação com o programa Polis Litoral Ria Formosa insere-se numa estratégia desenvolvida pela Câmara Municipal de Faro de promoção do desenvolvimento sustentado do concelho e da cidade de Faro. Neste âmbito, um dos objectivos estratégicos é dotar a cidade de uma frente ribeirinha qualificada mediante intervenções integradas e integradoras e que permitam contemplar várias áreas actualmente deficitárias de ordenamento e qualificação como a área industrial do Bom João, entre outros, numa lógica de complementaridade e sustentabilidade entre o sistema urbano e lagunar.

A reconversão da área industrial do Bom João representa uma oportunidade de requalificação de uma zona obsoleta e degradada já anteriormente definida pela autarquia no âmbito da estratégia de intervenção para a zona ribeirinha. Neste contexto, a Câmara Municipal de Faro aprovou em 05/12/2006 os termos de referência para a elaboração do PPBJ, representando o presente documento uma actualização e adaptação do mesmo face à alteração de alguns diplomas legais e à nova dinâmica que se pretende incutir na área afectada ao porto comercial, atualmente sob a jurisdição da Administração dos Portos de Sines e do Algarve S. A. (APS), em conformidade com o resultado do grupo de trabalho criado com o objectivo de promover a elaboração do *Plano de Ordenamento do Espaço afeto ao Porto Comercial de Faro e ao Cais Comercial*, concluído em abril de 2018, no qual é preconizado um modelo de desenvolvimento baseado na promoção de actividades e zonas destinadas a usos específicos e diversificados na área do *Mar*, encontrando-se em preparação o lançamento de um procedimento tendente à elaboração de um plano de pormenor para esta área portuária.

A alteração dos usos actualmente afectos à zona do Bom João, e que desvirtuam aquela área de grande potencial, ao pretender-se implementar uma área de usos mistos - habitação, turismo, comércio, serviços e equipamentos -, contribuirá para promover a revitalização da frente ribeirinha, articulando-a com o contexto urbano da cidade de Faro. Esta estratégia está intimamente relacionada com a requalificação necessária dos espaços envolventes, de entre os quais se destacam as salinas e zonas de sapais, verificada a sua localização privilegiada junto ao sistema lagunar da Ria Formosa.

No sentido da definição de uma estratégia sustentável para a Frente Ribeirinha de Faro, a Câmara Municipal de Faro promoveu a elaboração do Estudo de Enquadramento Estratégico da Frente Ribeirinha de Faro da responsabilidade da Parque Expo, que preconiza um conjunto de soluções integradas com vista à requalificação de toda a faixa de contacto entre a cidade e o sistema lagunar da Ria Formosa e para estabelecer continuidade entre esta e o sistema nuclear da cidade.

A área de intervenção do PPRUBJ, ao integrar valores naturais e culturais de importância regional e ao integrar a frente ribeirinha de Faro, constitui uma importante zona de contacto e de fronteira entre o sistema natural e o sistema urbano e uma área com significado na necessária articulação entre a cidade e a paisagem da Ria Formosa. Deste modo, considera-se prioritária a elaboração de um plano territorial de âmbito municipal de hierarquia inferior ao PDM que



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

garanta uma intervenção mais consentânea com os objectivos pretendidos para as áreas distintas abrangidas pela zona do Bom João, discipline as dinâmicas privadas dos particulares e do mercado e que, simultaneamente, permita produzir um melhor ambiente urbano através da sua reabilitação.

A implementação do PPRUBJ representará uma oportunidade para a reabilitação urbana da área de intervenção e para a disponibilização de equipamentos colectivos e espaços verdes qualificados na frente ribeirinha da cidade, bem como para a definição, reorganização e hierarquização das infraestruturas gerais, através de uma acção coordenada. Permitirá, ainda, gerir o desenvolvimento da área de intervenção de uma forma flexível e hierarquizar temporalmente as acções a desenvolver de acordo com os objectivos fixados. Contribuirá, também, para garantir uma intervenção integrada de planeamento e que, simultaneamente, integre os objectivos gerais do PDM Faro, assim como, de outros instrumentos de gestão territorial aplicáveis à área de intervenção.

3. ÁREA DE INTERVENÇÃO

3.1. IDENTIFICAÇÃO

A área de intervenção do PPRUBJ corresponde à totalidade da zona industrial do Bom João e zona lagunar confinante, encontrando-se integrada na União de Freguesias de Faro (Sé e S. Pedro), na faixa litoral do Concelho de Faro. Corresponde a cerca de **49 ha**, dos quais cerca de **31 ha** integram o perímetro urbano, equivalendo a solo urbano, sendo que a restante área de intervenção integra o sistema lagunar da Ria Formosa. É delimitada a norte pela linha de caminho de ferro, a oeste pelas salinas Neves Pires, a este pela “Praia dos Estudantes”, e a sul por área lagunar da Ria.

De acordo com o Estudo de Enquadramento Estratégico da Frente Ribeirinha de Faro, a área de intervenção está integrada na frente ribeirinha nascente, apresentando unidades territoriais distintas: sistema lagunar com salinas e caldeiras de moinhos abandonadas e área industrial do Bom João. Contacta a sul com a área lagunar adjacente ao porto comercial.

No âmbito da estratégia definida no Estudo de Enquadramento Estratégico da Frente Ribeirinha de Faro, é remetido para a elaboração do PPRUBJ a alteração do uso do solo da zona industrial do Bom João. Neste sentido, o plano estratégico propõe uma delimitação da área de intervenção do PPRUBJ, considerando que o limite do mesmo se deve condicionar ao limite da zona industrial do Bom João, área que necessita desta figura para criação das regras de uso e ocupação do solo e dos edifícios necessárias para promover e orientar a valorização e modernização do tecido urbano e a revitalização económica, social e cultural.

3.2. PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS E PROBLEMÁTICA

Sem prejuízo de uma caracterização mais completa da área de intervenção do PPRUBJ que venha a ocorrer na fase de caracterização/diagnóstico deste plano, passam a identificar-se algumas das características da área de intervenção e respectiva problemática.

A área de intervenção do PPRUBJ contempla dois tipos de sistemas diferenciados de acordo com as características específicas do território afecto. Integra, assim, território incluído no perímetro urbano, inerentemente sob a orientação do planeamento municipal, e território correspondente à laguna e zonas



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

envolventes, afectas ao Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), sob a orientação do Plano de Ordenamento do PNRF. A estes aspectos relacionados com a localização, acresce um conjunto de orientações de planos sectoriais e especiais, com incidência na protecção da zona lagunar (Ria Formosa) no âmbito da preservação da natureza e limitação das actividades humanas associadas a esta área.

De acordo com o PDM de Faro, a área afecta ao perímetro urbano da área de intervenção do PPRUBJ, denominada *Zona Industrial do Bom João*, destina-se a ocupações de cariz industrial, contudo este mesmo documento refere que existe “ (...) *incompatibilidade não só entre as indústrias existentes (Combustíveis/Madeiras/Plásticos) como entre elas e a proximidade das áreas residenciais adjacentes, o que levanta sérios problemas de segurança e de risco de pessoas e bens (...) verifica-se pelo número de instalações existentes e pela área que ocupam uma certa subutilização desta zona de grande centralidade.*”

Apesar da constatação veiculada no PDM, verifica-se que a proposta do PDM de Faro não resolveu concretamente esta situação, uma vez que prevalece um uso multifuncional do espaço que inclui o armazenamento de produtos ligados à indústria, tais como pneus e gasóleo, uma área comercial (Lidl), e uma área habitacional que inclui o Bairro Municipal Horta da Areia. Actualmente, muitas das unidades industriais estão desactivadas e alguns edifícios encontram-se parcial ou totalmente demolidos. O bairro social existente apresenta fracas condições de habitabilidade e/ou salubridade e os espaços públicos envolventes encontram-se muito degradados e sem quaisquer preocupações de ordenamento ou de funcionalidade.

Além disso, nos últimos 10 anos de vigência do PDM de Faro, poucas têm sido as iniciativas de ocupação desta área e as que foram realizadas reportam-se apenas a operações de loteamento executadas em parcelas dispersas entre si sem qualquer tipo de interligação, e que desta forma contribuíram para a existência de áreas sobranes.

Considera-se, assim, que existe um conjunto de dicotomias que permitem questionar a opção de planeamento consagrada no PDM de Faro, como seja:

- Fraca acessibilidade a montante do Bom João em relação às exigências que a ocupação industrial determina;
- Fraca apetência por parte dos particulares ao nível dos investimentos industriais nesta área;
- Zona Industrial próxima de áreas residenciais da cidade de Faro e do Porto Comercial, geradora de ruído, resíduos e zona de risco acrescido;
- Área industrial coexistente com bairros sociais com fracas condições habitacionais, ambientais, carência de equipamentos e espaços de lazer;
- Inoperacionalidade do porto comercial associada à degradação da zona terrestre que lhe está afeta.

Desta forma, apesar de se tratar de uma área com elevadas potencialidades relacionadas com o contacto visual com a Ria Formosa, assim como a sua proximidade a alguns dos equipamentos mais representativos de Faro (Biblioteca Municipal, Segurança Social e Alameda João de Deus) e centro histórico da cidade, encontra-se



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

subvalorizada e degradada a nível urbano, além de se considerar que a actual ocupação e estratégia consignada no PDM compromete a possibilidade de reabilitação urbana de toda a frente ribeirinha da cidade.

Relativamente à zona lagunar, verifica-se que em termos de salvaguarda dos valores ambientais, estes encontram-se identificados adequadamente no conjunto de instrumentos de gestão territorial aplicáveis. Verifica-se, contudo, que não é feita qualquer referência aos valores culturais, nomeadamente aos moinhos de maré existentes. Os moinhos, actualmente em estado avançado de degradação, alguns em ruína e em situação de derrocada iminente, constituem elementos importantes do património histórico/cultural de Faro e da sua identidade, sendo desta forma essencial a sua protecção, conservação e valorização.

A acessibilidade à área industrial do Bom João é garantida por duas vias rodoviárias, uma em viaduto e outra limitada pela existência de uma passagem de nível. Em termos ferroviários, esta área é servida por um apeadeiro da linha de caminho-de-ferro do Algarve (o segundo mais movimentado, depois da estação de Faro). A área de intervenção está separada da cidade pela presença, a norte, da linha de caminho-de-ferro. Igualmente, a sul, a via de acesso ao porto comercial constitui uma barreira entre a área industrial do Bom João e a Ria Formosa. Estas duas estruturas viárias colocam importantes limites físicos a esta área, dificultando a acessibilidade e a ligação com a área urbana e natural envolvente.

Esta envolvente é caracterizada pela zona lagunar da Ria Formosa adjacente, com grandes potencialidades ao nível do recreio, apresentando actualmente graves problemas relacionados com vários focos de poluição, nomeadamente a contaminação dos solos e das águas pela descarga directa de esgotos, e a proliferação de lixeiras e de vazadouros de entulhos, conferindo-lhe uma qualidade ambiental deficiente.

Importa ainda referenciar que é através da actual área industrial do Bom João que se estabelece o acesso ao Porto Comercial de Faro, o qual, apesar da infraestrutura existente, bem como da dimensão do aterro sobre o qual foi executado, não apresenta actualmente utilização dadas as condições do acesso marítimo, designadamente a reduzida dimensão da barra. Constitui, assim, uma área expectante, actualmente obsoleta, e evidentemente complementar da área Industrial do Bom João, tendo já sido iniciados os trabalhos de preparação do procedimento tendente à elaboração de um plano de pormenor que permita atribuir uma nova dinâmica à área que se encontra sob a jurisdição da Administração dos Portos de Sines e do Algarve S. A. (APS), com vista à promoção de equipamentos e actividades culturais, científicas e de lazer, potenciando novos usos nestas áreas na senda do definido no Despacho nº. 54/2018, de 15 de dezembro de 2017, da Ministra do Mar, publicado no Diário da República, 2ª. série, Nº.1, de 2 de janeiro de 2018, que determinou a criação de um grupo de trabalho com o objectivo de promover a elaboração do Plano de Ordenamento do Espaço Afeto ao Porto Comercial de Faro e ao Cais Comercial, concluído em abril de 2018, no qual é preconizado um modelo de desenvolvimento baseado na promoção de actividades e zonas destinadas a usos específicos e diversificados na área do Mar.

4. PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS COM INCIDÊNCIA NA ÁREA



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

Nos termos do nº. 4 do artigo 76.º do RJIGT, proceder-se-á à identificação e ponderação nos diversos âmbitos dos planos, programas e projectos com incidência na área de intervenção do PPRUBJ, considerando os que já existem e os que se encontram em preparação, de forma a assegurar as necessárias compatibilizações:

4.1. ESTRATÉGIA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A RCM nº 109/2007 aprovou a Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS) e o respectivo Plano de Implementação. Este instrumento de orientação estratégica, para o horizonte de 2015, visa nortear o processo de desenvolvimento do País, numa perspectiva de sustentabilidade em articulação coerente com os demais instrumentos, planos e programas de acção em vigor ou em preparação.

O desígnio integrador e mobilizador adoptado pela ENDS é o de retomar uma trajectória de crescimento sustentado que torne Portugal, no horizonte de 2015, num dos países mais competitivos e atractivos da União Europeia, num quadro de elevado nível de desenvolvimento económico, social e ambiental e de responsabilidade social. Assim, a ENDS afirma sete objectivos de acção:

- 1- Preparar Portugal para a «Sociedade do Conhecimento»;
- 2- Crescimento Sustentado, Competitividade à Escala Global e Eficiência Energética;
- 3- Melhor Ambiente e Valorização do Património;
- 4- Mais Equidade, Igualdade de Oportunidades e Coesão Social;
- 5- Melhor Conectividade Internacional do País e Valorização Equilibrada do Território;
- 6- Um Papel Activo de Portugal na Construção Europeia e na Cooperação Internacional;
- 7- Uma Administração Pública mais Eficiente e Modernizada;

A implementação da ENDS no período até 2015 tem como instrumentos-chave os seguintes: O QREN - Quadro de Referência Estratégico Nacional (2007/13) e os Programas Operacionais associados, que enquadrarão a utilização dos Fundos Estruturais e do Fundo de Coesão da União Europeia, em conjugação com o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER) e os fundos públicos e privados nacionais; constituem os principais instrumentos de financiamento de actuações de carácter estratégico, com um planeamento plurianual; o PNPOT – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território - que define as grandes orientações para a organização do território e a protecção do Ambiente, sendo pois complementar do PNACE; o PNAC - Programa Nacional para as Alterações Climáticas — que integra as diferentes políticas e medidas sectoriais de combate às alterações climáticas, e visa o cumprimento das metas de emissão de gases com efeito de estufa, assumidas no âmbito do Protocolo de Quioto.

4.2. PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) foi aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro, e revisto através da Lei nº 99/2019, de 5 de Setembro, que revogou a inicial, sendo um instrumento de desenvolvimento territorial de natureza estratégica que estabelece as grandes opções com relevância para a organização do território nacional, consubstancia o quadro de referência a considerar na elaboração dos demais



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

instrumentos de gestão territorial e constitui um instrumento de cooperação com os demais Estados Membros para a organização do território da União Europeia.

Como princípio, o PNPOT articula-se com o Plano nacional de Investimentos, o Programa de Valorização do Interior e o Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo mas é funcional e estruturalmente independente, constitui o referencial territorial orientador na definição da Estratégia Portugal 2030, bem como para a elaboração do Programa Nacional de Investimentos 2030, no âmbito do qual serão concretizados os projectos estruturantes que servem de base às opções estratégicas e modelo territorial do PNPOT e detalhada a programação operacional dos investimentos a realizar.

Este instrumento de planeamento procedeu ao diagnóstico das várias regiões e respectivas estratégias territoriais, estabelecendo uma agenda para o território que organiza o programa de acção detalhando as medidas de política estruturadas por domínio de intervenção.

O PNPOT explicita a estratégia de ordenamento do território 2030, organizada em 3 capítulos:

- A. Mudanças críticas e tendências territoriais;
- B. Princípios e desafios territoriais;
- C. Modelo territorial.

A exploração das mudanças críticas a longo prazo tem por objectivo problematizar as tendências emergentes mais relevantes e previsíveis e salientar os seus potenciais impactos ambientais, sociais, económicos, tecnológicos e políticos. A finalidade é identificar as principais tendências territoriais num cenário de inacção da acção pública.

A definição dos princípios e os desafios territoriais resulta quer dos problemas e dos recursos estratégicos territoriais identificados quer nas mudanças críticas e tendências territoriais apresentadas.

O modelo territorial estabelece o modelo de organização espacial ambicionado, tendo por base sistemas territoriais, designadamente o sistema natural, o sistema urbano, o sistema social, o sistema económico e o sistema de conectividade. São ainda consideradas as vulnerabilidades críticas que decorrem de fragilidades territoriais atuais, com potencial de agravamento pelas mudanças críticas, e como tal, exigem um esforço de adaptação induzido pelas políticas públicas.

O seu programa de acção 2030 estabelece uma agenda para o território que identifica:

- I. Compromissos para o território;
- II. Domínios e medidas:
 - i. Domínio natural;
 - ii. Domínio social;
 - iii. Domínio económico;
 - iv. Domínio de conectividade;
 - v. Domínio da governança territorial.
- III. Operacionalização do modelo territorial;
- IV. Directrizes para os instrumentos de gestão territorial;
- V. Modelo de governação;



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

VI. Quadros de articulação.

No capítulo dos compromissos para o território são fixados 10 compromissos que traduzem as ideias fortes das apostas de política pública para a valorização do território:

- 1 – Robustecer os sistemas territoriais em função das suas centralidades;
- 2 – Atrair novos residentes e gerir a evolução demográfica;
- 3 – Adaptar os territórios e gerar resiliência;
- 4 – Descarbonizar acelerando a transição energética e material;
- 5 – Remunerar os serviços prestados pelo capital natural;
- 6 – Alargar a base económica territorial com mais conhecimento, inovação e capacitação;
- 7 – Incentivar os processos colaborativos para reforçar uma nova cultura do território;
- 8 – Integrar nos IGT novas abordagens para a sustentabilidade;
- 9 – Garantir nos IGT a diminuição da exposição a riscos;
- 10 – Reforçar a eficiência territorial nos IGT.

Estes 10 compromissos para o território são operacionalizados no quadro dos 5 domínios de intervenção – natural, social, económico, conectividade e governança.

Daqui surgem as directrizes para os IGT, subdivididas em duas secções:

- Directrizes de coordenação e articulação para o PNPOT, para os programas sectoriais, especiais e regionais e ainda para os programas e planos intermunicipais e municipais;
- Directrizes de conteúdo para os PROT e PDM, dado que estes IGT são determinantes para a concretização das orientações e directrizes de organização e funcionamento territorial emanadas pelo PNPOT.

É nas directrizes de conteúdo que encontramos também as que serão aplicáveis aos planos de pormenor e que passamos a elencar:

- A qualidade do desenho urbano e da urbanização são dimensões fundamentais do funcionamento das áreas urbanas e do seu relacionamento com as áreas rurais, contribuindo para a sustentabilidade e eficiência do uso de recursos, para a atractividade territorial e para qualidade de vida dos habitantes. Para alcançar níveis superiores de qualidade nestas dimensões o PNPOT aponta a necessidade de se reforçar a dinâmica de elaboração de planos de urbanização e de pormenor e/ou unidades de execução, à escala territorial adequada e em função das necessidades e objectivos das intervenções.
- Em função das realidades territoriais a abordagem de planeamento e gestão deve considerar as áreas de urbanização concentrada, centrais e periféricas, as áreas de urbanização descontínua e fragmentada (incluindo situações de incompletude e abandono) e áreas de edificação dispersa a estruturar, independentemente da sua génese legal ou ilegal, encontrando os instrumentos e as escalas mais adequadas para a definição de soluções de desenho urbano, urbanização e funcionalidade.
- Considerando o contributo dos espaços urbanos para os compromissos de descarbonização e eficiência da utilização de recursos e para os objectivos de qualidade de vida o PNPOT afirma como cruciais no âmbito do desenho urbano e da urbanização a promoção de modelos de proximidade funcional e de



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

mobilidade sustentável e de desincentivo da artificialização do solo, através da reabilitação e regeneração e da reutilização do construído e da adoção de soluções de base natural e criação de espaços verdes.

- Considerando a importância das sinergias dos espaços urbanos e rurais, nas suas diversas funções e actividades para as abordagens da sustentabilidade, nomeadamente economia circular, mobilidade sustentável e adaptação climática e para a qualidade de vida da população, nomeadamente recreação e lazer, alimentação saudável e acesso a serviços de interesse geral, o PNPOT aponta para o interesse dos instrumentos de planeamento PU e PP considerarem áreas de intervenção que promovam essas sinergias, sem prejuízo da manutenção da devida classificação em solo urbano e rústico.

4.3. ESTRATÉGIA TURISMO 2027 – LIDERAR O TURISMO DO FUTURO

A Estratégia Turismo 2027 é um documento estratégico lançado pelo Ministério da Economia em Setembro de 2017, em parceria com o Turismo de Portugal, I.P., que consubstancia uma visão a longo prazo, que se compagina com acções concretas no curto prazo, permitindo, deste modo, atuar com maior sentido estratégico no presente e, simultaneamente, enquadrar o futuro quadro comunitário de apoio 2021-2027.

Este documento estratégico pretende:

- Definir uma visão – afirmar o turismo como hub para o desenvolvimento económico, social e ambiental em todo o território, posicionando Portugal como um dos destinos turísticos mais competitivos e sustentáveis do mundo;
- Estabelecer prioridades – através de 5 eixos estratégicos, com as respectivas linhas de atuação:
 - Valorizar o território;
 - Impulsionar a economia;
 - Potenciar o conhecimento;
 - Gerar redes e conectividade;
 - Projectar Portugal.
- Fixar metas de sustentabilidade económica, social e ambiental;
- Focar 10 ativos estratégicos do turismo nacional – pessoas; clima e luz; história e cultura; mar; natureza; água; gastronomia e vinhos; eventos artístico-culturais, desportivos e de negócios; bem-estar; *living* – viver em Portugal.

Num contexto de mudanças, perspectivas e desafios são criados 10 desafios para uma estratégia a 10 anos:

1. Pessoas – promover o emprego, a qualificação e valorização das pessoas e o aumento dos rendimentos dos profissionais do turismo;
2. Coesão – alargar a actividade turística a todo o território e promover o turismo como fator de coesão social;
3. Crescimento em valor – ritmo de crescimento mais acelerado em receitas vs dormidas;
4. Turismo todo o ano – alargar a actividade turística a todo o ano, de forma a que o turismo seja sustentável;



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

5. Acessibilidades – garantir a competitividade das acessibilidades ao destino Portugal e promover a mobilidade dentro do território;
6. Procura – atingir os mercados que melhor respondem aos desafios de crescer em valor e que permitem alargar o turismo a todo o ano em todo o território;
7. Inovação – estimular a inovação e empreendedorismo;
8. Sustentabilidade – assegurar a preservação e a valorização económica sustentável do património cultural e natural e da identidade local, enquanto ativo estratégico, bem como a compatibilização desta actividade com a permanência da comunidade local;
9. Simplificação – simplificar a legislação e tornar mais ágil a administração;
10. Investimento – garantir recursos financeiros e dinamizar o investimento.

4.4. PLANO DE AÇÃO REATIVAR O TURISMO, CONSTRUIR O FUTURO

Este plano destina-se ao sector turístico de Portugal, público e privado, e pretende ser um “guião orientador para o relançamento pós COVID do turismo” nacional, destinado a estimular a economia e a actividade turística e que permitirá superar os objectivos e as metas de sustentabilidade económica, ambiental e social, definidas na Estratégia Turismo 2027.

É um plano que incide em 4 pilares de atuação – apoiar empresas, fomentar segurança, gerar negócio e construir futuro – e é composto por ações específicas que, a curto, médio e longo prazo, permitirão transformar o sector e posicioná-lo num patamar superior de criação de valor, contribuindo de forma expressiva para o crescimento do PIB e para uma distribuição mais justa da riqueza.

Quanto a estes, o plano pretende:

- Apoiar as empresas – apoiar no imediato as empresas a nível financeiro, através de instrumentos flexíveis e adaptados às exigências do momento e também apoiar ao nível da estratégia operacional, atentas as atuais circunstâncias. Pretende-se manter a cadeia de valor disponível e preparada para retomar a actividade.
- Fomentar segurança – ter em conta as novas necessidades dos turistas e preparar empresas para as mesmas. Estimular a comunicação que permita aumentar a segurança por parte das empresas, seja na actividade, seja no comportamento de quem trabalha no sector.
- Gerar negócio – contribuir para gerar negócio estimulando os mercados, repondo a conectividade, facilitando a compra, informando os consumidores.
- Construir futuro – acelerar a construção do turismo do futuro que se pretende mais inteligente, mais responsável e mais sustentável.

Nas medidas programáticas para estes pilares de atuação, o plano identifica os eixos e os meios de financiamento disponíveis.

4.5. PLANO SECTORIAL REDE NATURA 2000



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 115-A/2008, de 21 de Julho, veio aprovar o Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (PSRN2000) relativo ao território continental. O PSRN2000 constitui um instrumento de âmbito nacional, que vincula as entidades públicas (central e local), estabelecendo princípios e regras a definir em instrumentos de gestão territorial vinculativos para particulares.

A Rede Natura 2000 é uma rede ecológica para o espaço Comunitário resultante da aplicação das Directivas nº 79/409/CEE (Directiva Aves) e nº 92/43/CEE (Directiva Habitats), e tem por *"objectivo contribuir para assegurar a biodiversidade através da conservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens no território europeu dos Estados-membros em que o Tratado é aplicável"*¹ (Anexo I, nºs 1 e 2). Esta rede é formada por: Zonas de Protecção Especial (ZPE) estabelecidas ao abrigo da Directiva Aves, que se destinam essencialmente a garantir a conservação das espécies de aves, e seus habitats, listadas no seu anexo I, e das espécies de aves migratórias não referidas no anexo I e cuja ocorrência seja regular; e Zonas Especiais de Conservação (ZEC) - e para os fins deste Plano, os Sítios da Lista Nacional e os Sítios de Importância Comunitária - criadas ao abrigo da Directiva Habitats, com o objectivo expresso de *"contribuir para assegurar a Biodiversidade, através da conservação dos habitats naturais (anexo I) e dos habitats de espécies da flora e da fauna selvagens (anexo II), considerados ameaçados no espaço da União Europeia"*.

A Rede Natura 2000 é composta por áreas de importância comunitária para a conservação de determinados habitats e espécies, nas quais as actividades humanas deverão ser compatíveis com a preservação destes valores, visando uma gestão sustentável do ponto de vista ecológico, económico e social.

Este plano foi elaborado a uma macroescala (1:100.000) para o território continental identificando uma lista de Sítios, estabelecidos com base nos critérios da Directiva Habitats e as áreas classificadas como Zonas de Protecção Especial (ZPE), criadas ao abrigo da Directiva Aves. O plano identifica a lista nacional de Sítios, estabelecidos com base nos critérios da Directiva Habitats, as áreas classificadas como ZPE, criadas ao abrigo da Directiva Aves, e ainda áreas em vias de classificação.

A área de intervenção do PPBJ inclui: Sítio Ria Formosa/Castro Marim (PTCON0013). Este Sítio abrange uma área de 17.520 ha e engloba, para além da Ria, o sapal de Castro Marim e a zona da mata litoral de Vila Real de Santo António. Nesta ocorrem 24 habitats do Anexo B-I do Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de Abril, seis dos quais são prioritários, a saber: lagunas costeiras (1150); estepes salgadas mediterrânicas (Limonieta) (1510); dunas fixas com vegetação herbácea (dunas cinzentas) (2130); dunas litorais com *Juniperus* spp. (2250); dunas com florestas de *Pinus pinea* e ou *Pinus pinaster* (2270) e charcos temporários mediterrânicos (3170); Zona de Protecção Especial Ria Formosa (PTZPE0017) - A Ria Formosa, pela sua diversidade, complexidade estrutural e dimensão é a mais importante área húmida do Sul do país, encontrando-se por isso classificada como ZPE, esta classificação abrange uma superfície de 23.270 ha, sendo 15.965 ha de área terrestre (69%) e 7305 ha de área marinha (31%) e correspondendo a cerca de 64% da área classificada como PNRF. A ria constitui uma das áreas mais importantes do país para aves migratórias e para a avifauna nidificante, verificando-se a ocorrência de diversas espécies de aves abrangidas pelo Anexo I da Directiva.



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

O carácter estratégico das orientações constantes deste plano não permite definir usos e restrições para os espaços delimitados como Sítios ou ZPE, aspectos que deverão ser enquadrados, à escala adequada, nos demais instrumentos de gestão do território. Os planos municipais de ordenamento do território têm, assim, um prazo de seis anos para integrar nos seus regulamentos as normas indicadas neste plano, à escala respectiva (1:25.000, 1:10.000 ou outras), tendo para tal que recorrer a trabalhos de campo. Este processo de adaptação e especificação terá que ser validado pelo ICNF no âmbito do normal acompanhamento que este presta na elaboração e aprovação do plano.

4.6. PLANO DE GESTÃO DE REGIÃO HIDROGRÁFICA RIBEIRAS DO ALGARVE RH8 (2016-2021)

O Plano de Gestão de Região Hidrográfica (PGRH) visa o planeamento, a gestão, a proteção e a valorização ambiental, social e económica das águas ao nível da região hidrográfica a que respeita, dando cumprimento à Diretiva Quadro da Água, à Lei da Água e à Portaria n.º 1284/2009, de 19 de outubro.

Os PGRH são elaborados por ciclos de planeamento, sendo revistos e atualizados de seis em seis anos. O primeiro ciclo de planeamento refere-se ao período entre 2009-2015, com a elaboração dos primeiros PGRH para cada região hidrográfica, em vigor até ao fim de 2015.

De acordo com a Lei da Água (artigo 23.º da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro), cabe ao Estado instituir um sistema de planeamento e gestão integrados das águas adaptado às características próprias das bacias e das regiões hidrográficas.

Nesse sentido, o planeamento das águas assenta num conjunto de objetivos cuja concretização depende do desenvolvimento e implementação de diversos instrumentos (cf. artigo 24.º da Lei da Água).

Nesse âmbito, os planos de gestão de região hidrográfica posicionam-se a um nível intermédio, entre as diretrizes inscritas no Plano Nacional da Água (PNA) e eventuais aspetos complementares, de âmbito sub-regional ou temático/sectorial, formulados (ou a formular) em sede de Planos Específicos de Gestão das Águas (PEGA), nos quais se incluem medidas de proteção e valorização dos recursos hídricos.

Apesar da enorme abrangência dos objectivos, respectivas linhas orientadoras, programas associados e ainda assim normas orientadoras, tratando-se este de um plano sectorial, as suas conclusões deverão acima de tudo ser transpostas para o PDM de Faro. Contudo verificando-se que parte da área de intervenção do PPBJ integra Domínio Hídrico, deverá a proposta realizar a necessária compatibilização entre o uso do solo e utilizações de águas de cursos adjacentes, ou seja, com a Ria Formosa.

4.7. PLANO DE ORDENAMENTO DA ORLA COSTEIRA – VILAMOURA-VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

Da análise realizada ao Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) verifica-se que este plano especial apenas se aplica na zona Lagunar da Ria Formosa no que diz respeito à área de intervenção do PPBJ.

O POOC classifica a zona lagunar como solo rural, afecto à categoria de espaços naturais, e sub – categoria de Espaço Lagunar (artigo 26.º, 28.º e 29.º do regulamento do POOC).

Desta forma de âmbito geral deverão ser respeitados as restrições à navegação, trabalhos de dragagem e depósito de dragados, constantes deste documento. No que concerne em específico às salinas, consideradas como espaço



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

lagunar de uso sustentável dos recursos (artigo 29.º), é feita uma listagem do tipo de actividades permitidas, e que se encontram relacionadas com estabelecimentos ligados à exploração dos recursos marinhos, instalação de infra-estruturas de recreio náutico, infra – estruturas de apoio, equipamentos e construções indispensáveis ao apoio de actividades de exploração dos recursos marinhos.

Relativamente à área afecta a espaço lagunar de uso condicionado (artigo 28.º), e que na área de intervenção coincide com a denominada “Praia dos Estudantes”, apesar existirem um conjunto de actividades interditas de âmbito geral do POOC, é permitida a instalação ou a manutenção de explorações ligadas à utilização dos recursos hídricos, assim como a pesca e o marisqueiro apenas de profissionais, e construções ligeiras de carácter precário.

4.8. PLANO DE ORDENAMENTO DO PARQUE NATURAL DA RIA FORMOSA

O Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POPNR) incide sobretudo na identificação e salvaguarda de valores naturais, cuja revisão foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2009 de 30 de Março e publicada no Diário da República n.º 170, de 2 de Setembro de 2009. O POPNR corresponde a um plano especial de ordenamento do território, tendo natureza de regulamento administrativo e com ele devem conformar-se os planos municipais de ordenamento do território.

Em termos de ordenamento o POPNR assenta em regimes de protecção, enquanto a Rede Natura compreende áreas classificadas como Zonas de Protecção Especial e, Zonas Especiais de Conservação identificadas neste plano como Sítios, e onde são aplicáveis orientações de gestão, mas que ainda não se encontram estáveis do ponto de vista da proposta.

Este plano tem incidência numa área significativa do PPBJ, que de acordo com a Planta de Ordenamento consiste em Área Terrestre – Protecção Complementar II; Áreas não abrangidas por regimes de protecção; e Área Costeira e Lagunar – Protecção Parcial II.

Analizadas as áreas de intervenção do POPNR, Rede Natura 2000 e o perímetro urbano de Faro, verificou-se não ser muito clara a delimitação da Rede Natura 2000, que aparentemente integra a zona do Bom João, assim como o limite do POPNR que em ambos os casos integram perímetro urbano de Faro.

4.9. PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DO ALGARVE

O PROT Algarve foi aprovado pelo decreto Regulamentar n.º 11/91, de 21 de março. Foi revisto e aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 102/2007, de 3 de agosto (rectificada pela Declaração de Retificação n.º 85-C/2007, de 2 de outubro e alterada pela Resolução de Conselho de ministros n.º 188/2007, de 28 de dezembro).

O PROT constitui-se como um instrumento de referência para o desenvolvimento do Algarve, e prossegue as linhas programáticas e os objectivos estratégicos definidos pelo PNPOT para esta Região, nomeadamente:

- Qualificar e diversificar o cluster turismo/lazer;
- Robustecer e qualificar a economia e promover actividades intensivas em conhecimento;
- Promover um modelo territorial equilibrado e competitivo;
- Consolidar um sistema ambiental sustentável e durável.



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

Os objectivos e linhas de intervenção deste plano regional consubstanciam um conjunto importante de orientações de âmbito regional e, especificamente, para a sub-unidade territorial “Faro/Campina de Faro” (incluída na unidade “Litoral Sul e Barrocal”), onde se integra a frente ribeirinha de Faro. Por tal elencam-se algumas das principais orientações e prioridades previstas para esta sub-unidade territorial:

- Elaborar o plano de urbanização de Faro/Montenegro, incluindo a área envolvente ao aeroporto, promovendo a requalificação das áreas de contacto com a Ria Formosa;
- Promover a estruturação urbanística da sub-unidade, equacionando as áreas urbanas e de equipamentos estruturantes – cidade de Faro/Montenegro, Aeroporto, Porto, Mercado Abastecedor da Região de Faro e Parque das Cidades – e reforçar a acessibilidade/mobilidade interna e externa, sem comprometer o uso agrícola da Campina de Faro;
- Ordenar e valorizar a utilização dos terrenos marginais da Ria Formosa, em articulação com o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa.

Este documento define, ainda, algumas orientações estratégicas em diferentes áreas sectoriais, destacando-se as áreas de acessibilidade e transportes, uma vez que estas assumem particular relevância, directa e indirectamente, no desenvolvimento da cidade e na relação desta com a região. Destacando-se:

- A promoção do ordenamento da logística, entendida como sistema de infra-estruturas e actividades fundamentais para assegurar as necessárias condições de serviço às empresas de comércio, distribuição e transporte de mercadorias que operam na Região, através da criação de uma rede regional de áreas de logística e de localização empresarial;
- A melhoria do sistema de transportes, numa perspectiva de complementaridade dos seus vários modos e interfaces, enquanto suporte físico e funcional das acessibilidades externa e interna da Região, proporcionando o adequado desempenho das funções associadas ao novo modelo territorial.
- Para o desenvolvimento destes objectivos estratégicos são estabelecidas algumas normas orientadoras em vários domínios, a seguir descritos:
 - Rede rodoviária - Construção de troços de via em falta ou melhoramento dos traçados das vias existentes que complementam o sistema transversal da via estruturante A22, nomeadamente na IC4; Investimentos significativos na redução das acessibilidades marginais às principais vias estruturantes, como forma de aumentar a fluidez da circulação rodoviária – redução dos tempos de percurso – e reduzir os níveis de sinistralidade. É o caso da EN125, onde deve ser requalificada a imagem da rodovia de modo a promover maior fluidez e segurança, principalmente junto ao aeroporto de Faro.
 - Transportes Colectivos Rodoviários: Promoção dos transportes públicos regionais e locais, por forma a reduzir a importância relativa do transporte rodoviário individual; Programação dos investimentos em duas etapas: iniciativas de concretização imediata e iniciativas cuja concretização estará condicionada ao faseamento dos investimentos ferroviários, uma vez que



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

se deve considerar a potenciação da procura e a eliminação da possibilidade de concorrência; Satisfação das necessidades em terminais rodoviários e em interfaces intermodais.

- Transporte Ferroviário: Os serviços de transporte ferroviário de passageiros devem desempenhar um papel de relevo no funcionamento do Modelo Territorial, dado o seu potencial de captação de mercado, pelo que se recomenda a canalização de recursos de investimento no curto/médio prazo; Modernização, a curto-médio prazo, do transporte ferroviário regional e melhoria da ligação ferroviária Faro – Lisboa, bem como da sua articulação inter-modal com os restantes modos de transporte torna-se indispensável; Melhoria da articulação dos horários dos serviços regionais com os serviços de longo curso, nomeadamente em Tunes e Faro; Redução dos tempos de percurso e aumento das frequências dos serviços de média distância na ligação Faro-Vila Real de Santo António, sendo que o investimento se deve concentrar em Faro-Tavira, por ser o troço em que se identificou o maior potencial de resposta de mercado ao aumento da oferta; Reequacionar o tipo de material circulante a utilizar nas ligações regionais, avaliando a viabilidade da sua conversão progressiva para composições auto-motoras, mais leves e com melhores níveis de desempenho em termos de conforto; Assegurar ao nível das infra-estruturas, os volumes de investimento necessários para o reforço de oferta que se propõe, devendo ainda ser reavaliadas correcções de traçado da via, a sua eventual duplicação e electrificação, a localização dos locais de paragem, adaptando-a assim à expansão urbana das localidades servidas; A médio prazo, deve também ser assegurada uma ligação ferroviária entre o Algarve e a Andaluzia, mais concretamente com a cidade de Huelva, permitindo a inserção na rede ferroviária ibérica; A médio/longo prazo, no quadro das redes transeuropeias, o transporte ferroviário de alta-velocidade permitirá complementar estas ligações, também articulado com os restantes modos ferroviários e com o modo rodoviário. No futuro, a ligação do Algarve à rede de alta velocidade ferroviária ibérica deve efectuar-se através de dois canais: a norte, para ligar à restante rede de alta-velocidade nacional, pelo corredor central de entrada no Algarve – São Marcos da Serra; a nascente, para a ligação à rede espanhola, através da nova travessia do Rio Guadiana, em direcção a Huelva e Sevilha. A principal estação do Algarve deve localizar-se na área de influência de aglomeração urbana de Faro; Prever a criação de sistemas de transportes ligeiros, a construir no futuro como sistemas autónomos, nomeadamente na área de influência da aglomeração urbana de Faro/Loulé/Olhão, incluindo novos pólos de procura, como o aeroporto internacional de Faro, a Universidade do Algarve, o MARF e o Parque das Cidades. Estes sistemas devem articular-se com os restantes modos ferroviários, de modo a conferir coerência ao sistema ferroviário do Algarve; O transporte de mercadorias em modo ferroviário deverá incidir sobretudo no transporte de combustível. Actualmente, o transporte deste produto até aeroporto de Faro já se encontra assegurado por via ferroviária. No entanto dever prever-se uma solução que



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

considere o transporte por ferrovia até ao futuro Parque de Combustíveis do Patacão (a noroeste da cidade de Faro), com ligação por pipeline para o aeroporto e para a área logística do MARF.

- Ciclovias: Construção de infra-estruturas cicláveis, bem como de infra-estruturas que favoreçam a circulação pedonal, em condições de segurança e de conforto, sobretudo em circulações urbanas e/ou de curta distância; Conclusão do programa de vias cicláveis da Região, sendo particularmente urgente a conclusão do seu eixo mais representativo, ao longo da faixa litoral, entre Vila Real de Santo António e Sagres – a Ecovia do Litoral; Garantia, em todas as figuras de plano e projectos que regulamentem as operações urbanísticas no território, de faixas para a construção de ciclovias/percursos cicláveis devem ser previstas.
- Transporte marítimo e fluvial: A mobilidade por via marítima e fluvial deve ser assegurada, principalmente, pelas infra-estruturas de Faro, Portimão e Vila Real de Santo António. Faro deverá desenvolver as valências de apoio ao transporte de mercadorias e aos pequenos cruzeiros.

Da análise realizada aos actuais documentos do PROTAL, constata-se que o enquadramento genérico deste plano é de certa forma, permissivo e indutor de requalificações urbanas, nomeadamente frentes ribeirinhas. Além disso, refere a necessidade de desenvolvimento de ligações ferroviárias do tipo suburbano, no eixo Faro – Olhão, assim como a alteração da rota dos combustíveis entre o Porto Comercial e o Aeroporto, e a na prossecução do programa de execução investimentos na envolvente ao Porto Comercial a sua respectiva reabilitação urbana e portuária, incluindo os apoios à náutica de recreio.

4.10. PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE FARO

O PDM de Faro foi publicado pela Resolução do Conselho de Ministros nº. 174/95, de 19 de dezembro, com as alterações introduzidas pelas Declaração nº. 203/98, de 8 de junho, pela Resolução do Conselho de Ministros nº. 64-A/2001, de 31 de maio, pela Resolução do Conselho de Ministros nº. 38/2005, de 28 de fevereiro, pela Resolução do Conselho de Ministros nº. 134/2005, de 17 de agosto, pelo Aviso nº. 17503/2008, de 6 de junho, pelo Aviso nº. 29943/2008, de 18 de dezembro, pelo Aviso nº. 22216/2011, de 10 de novembro, e pelo Aviso nº. 4970/2012, de 30 de março.

Actualmente em revisão (Aviso nº. 6344/2006, de 22 de novembro), o PDM integra a área do PPBJ em solo rústico e urbano (integra o perímetro urbano de Faro) nas seguintes categorias de espaços:

- Espaços Naturais – Parque Natural da Ria Formosa (PNRF);
- Solo cuja urbanização é possível urbanizar materializados em Espaços Urbanizáveis para Fins Específicos – Industriais.

A área aplicável ao PNRF (identificado como condicionante na Planta de Condicionantes Especiais) corresponde à Laguna que, por sua vez, coincide com área afeta à Reserva Ecológica Nacional (REN) (Planta de Condicionantes - REN) e com o Domínio Público Marítimo sendo, ainda, afeto por servidão aeronáutica (Planta de Condicionantes -



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

Servidões Administrativas e outras restrições de utilidade pública, ao uso dos solos). De acordo com o regulamento do PDM Faro, aplica-se o disposto no plano de ordenamento aplicável a esta área protegida (artigo 31.º do RPDM).

Na área afeta ao solo urbano verifica-se que a zona industrial do Bom João integra a sub categoria de Espaços Urbanizáveis para fins específicos – Indústrias (artigo 67.º) da categoria de Espaço Urbanizável.

Refira-se que de acordo com a nova Lei de Bases Gerais da Política pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo foi eliminada a categoria de solo urbanizável e a classificação do solo passou a ser unicamente em, solo rústico e solo urbano.

Importa ainda referir que, de acordo com a proposta de revisão do PDM de Faro em fase de elaboração, prevê-se que a área atualmente afeta ao uso industrial integre uma unidade operativa de planeamento e gestão, em solo urbano, na subcategoria “Espaços centrais - área de reconversão urbana”, com o intuito de “requalificar a atual zona industrial a partir do potencial paisagístico e cultural da área, face à proximidade lagunar e ao centro histórico, promovendo o prolongamento desta, à cidade de Faro”, através da elaboração de um plano de pormenor, com os seguintes objetivos:

- Requalificar a frente ribeirinha de forma a estabelecer a melhor e mais adequada conectividade entre a cidade e a ria, valorizando o potencial paisagístico envolvente;
- Promover a conexão entre o Bom João e o investimento previsto para a área do Porto Comercial, fortalecendo a dinâmica turística e aproveitando a via de ligação entre as duas áreas;
- Fomentar a construção de atravessamentos que reforcem, para além da ligação entre a cidade e a ria, a atratividade visual dos eixos de mobilidade.

4.11. PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

O Plano de Mobilidade e Transportes (PMT) do concelho de Faro, aprovado em 26/11/2018 pela Assembleia Municipal de Faro, constitui um instrumento que estabelece a estratégia global de intervenção em matéria de planeamento e gestão da mobilidade urbana e transportes.

O PMT consiste num documento estratégico e operacional que serve de instrumento de atuação e sensibilização, que pretende fomentar a articulação entre os diferentes modos de transporte visando a implementação de um sistema integrado de mobilidade de uma forma racional, que permita diminuir o uso do transporte individual e, simultaneamente, garantir a adequada mobilidade das populações, promover a inclusão social, a competitividade, a qualidade de vida urbana e a preservação do património histórico, edificado e ambiental. Faculta uma visão geral do que se pretende para a mobilidade de um município no prazo de 10 anos, sendo que a principal vantagem da sua realização é a existência de uma visão coerente, integrada e de longo prazo para o território, tendo igualmente preocupações com o planeamento urbanístico e uso do solo.

O objectivo estratégico 8 do plano – *Promover a integração entre mobilidade e uso do solo* assume como objectivo específico, entre outros: *Impor a obrigatoriedade da realização de um Plano de mobilidade para Polos Geradores/attractores de Deslocações (porto, aeroporto, universidade, grandes empresas, hospital, estádio, empreendimentos com mais de 100 unidades residenciais, entre outros), que inclui um estudo de impacte de*



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

tráfego e transportes. Para os novos polos devem ser definidos certos requisitos em termos de acessibilidade e transportes que devem ser garantidos aquando da edificação dos mesmos.

4.12. PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DO CONCELHO DE FARO

O Plano de Mobilidade Sustentável do Concelho de Faro, elaborado pela Universidade do Algarve, tem como objectivo estudar e propor iniciativas que contribuam para a redução da necessidade de deslocação por veículo motorizado, através da apresentação das seguintes medidas:

- Uma melhor articulação e complementaridade entre as diversas componentes de transportes;
- Criação de redes funcionais e atractivas para os modos pedestre e ciclista;
- Uma melhor articulação e complementaridade entre as diversas componentes de transportes;
- Criação de redes funcionais e atractivas para os modos pedestre e ciclista;
- Validação das condições de estruturação da rede de transportes que sirvam os espaços urbanos do concelho, num formato compatível com uma estratégia de desenvolvimento sustentável para o concelho de Faro;
- Fomentar uma maior eficiência nas redes e respectivas infra-estruturas dos transportes públicos;
- Estudar novas soluções de gestão do espaço urbano (arruamentos e espaços pedonais) que assegurem melhores níveis de mobilidade nas deslocações individuais para todos;
- Verificar as condições e meios de reforçar a oferta de transportes públicos, no quadro de uma política de protecção ambiental e para o bem estar da população;
- Promover uma maior complementaridade e integração dos diferentes modos de transporte, estudando as condições de implementação a curto e médio prazo, de novos interfaces inter-modais;
- Preparar um plano de iniciativas que promovam as deslocações a pé e um maior uso da bicicleta;
- Preparar um plano de actividades de sensibilização colectiva para um uso acrescido dos transportes Públicos.

4.13. PLANO ESTRATÉGICO DE FARO 2025

O Plano Estratégico de Faro 2025 visa criar um rumo orientador e convergente para o desenvolvimento económico e social do concelho nos próximos anos, assegurando as melhores condições de vida.

Apresentam-se como grandes objetivos estratégicos: Tornar o território mais competitivo, acolhedor e atrativo; Atrair novos residentes pela criação de postos de trabalho mais qualificados e centrados na iniciativa privada; Assegurar as melhores condições de vida, tornando Faro um concelho onde sabe bem viver; e Potenciar o uso dos nossos recursos, de forma sustentável.

Neste âmbito são apresentadas as seguintes políticas e medidas apresentadas com impacto no turismo do concelho de Faro: Tornar mais atrativas as frentes ribeirinhas e a Ria Formosa, qualificando-as e reforçando a oferta de atividades que permitam tirar todo o partido do Parque Natural, sobretudo em espaços urbanos; Criar novas áreas e espaços de lazer, dando maior vivência aos espaços públicos urbanos, promovendo o aparecimento de novas áreas qualificadas para a prática do desporto, do lazer e a vivência urbana, promovendo a sua



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

reabilitação, valorização, e potenciando o seu aproveitamento pelas atividades económicas (comércio, turismo e de lazer, por ex.); Reabilitar e valorizar o património, o centro histórico e os espaços urbanos, tornando-o mais vivo e dinâmico do ponto de vista socioeconómico, atraindo residentes (em especial jovens) e turistas; Reforçar a identidade e a cultura local, suportadas na nossa história, desenvolvendo programas inovadores de iniciativas formativas, de produção e de animação cultural, dirigidas à população local e visitantes, envolvendo os atores locais; Apostar na valorização e promoção dos atrativos de visita e estadia turística, por via da implementação do Plano de Desenvolvimento Turístico, centrado no património, cultura, ambiente, desporto e lazer, mas agregador e potenciador do desenvolvimento local; Reabilitar e valorizar o património, o centro histórico e os espaços urbanos, tornando-o mais vivo e dinâmico do ponto de vista socioeconómico, atraindo residentes (em especial jovens) e turistas.

O plano identifica os seguintes projetos prioritários que se interligam com o turismo:

- Conclusão das obras do aeroporto
- Centro intermodal de Transportes CMF / EVA
- Porto Comercial
- Rede de Ciclovias Município
- Doca de recreio exterior
- Regeneração Urbana nos núcleos históricos (ARU's)
- Ordenamento e Valorização da zona envolvente à Doca de Recreio de Faro
- Reconversão urbanística da Zona Industrial do Bom João
- Parque Ribeirinho
- Implementar Estrutura Verde de Faro
- Programa de criação e animação dos Espaços de lazer e desportivos
- Museu Municipal (ampliação e modernização)
- Parque Tecnológico Internacional do Algarve
- Centro Internacional de Treino e Competição do Farol
- Clube Náutico
- Sistema integrado de mobilidade e transportes públicos
- Programa de eventos temáticos da Vila Adentro
- Programa de Iniciativas náuticas
- Programa e eventos desportivos, para todos
- Programa de atividades marítimo-turísticas e desportivas

4.14. PLANO ESTRATÉGICO DA INTERVENÇÃO DE REQUALIFICAÇÃO E VALORIZAÇÃO DA RIA FORMOSA

O Plano Estratégico da Intervenção de Requalificação e Valorização da Ria Formosa, promovido pela Sociedade Polis Litoral Ria Formosa, S.A., insere-se numa estratégia integrada no Programa Polis Litoral – Operações Integradas de Requalificação e Valorização da Orla Costeira, consagrada na Resolução de Conselho de Ministros nº. 90/2008, de 3 de Junho.



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

A estratégia a prosseguir assenta na afirmação da Ria Formosa como uma zona costeira singular – referencial de sustentabilidade, através do reconhecimento da sua excelência ambiental e territorial, reflexo de uma gestão sustentável dos recursos, valores naturais e paisagísticos, dos usos e das actividades que aí se desenvolvem.

Para garantir o sucesso da visão estratégica, afigura-se fundamental a aposta em três grandes Eixos:

Eixo 1 | Preservar o património natural e paisagístico, mediante:

- A protecção e requalificação da zona costeira visando a prevenção de risco;
- A promoção da conservação da natureza e biodiversidade no âmbito de uma gestão sustentável.

Eixo 2 | Qualificar a interface ribeirinha, mediante:

- A revitalização das frentes de ria;
- A valorização de núcleos piscatórios;
- O ordenamento e qualificação da mobilidade;

Eixo 3 | Valorizar os recursos como factor de competitividade, mediante:

- A preservação das actividades económicas ligadas aos recursos da Ria;
- A transformação dos “espaços-ria” para fruição pública;
- A promoção da Ria Formosa, suportada no património ambiental e cultural.

Relativamente à acção *revitalização das frentes de ria*, o plano identifica a cidade de Faro como possuidora de espaços ribeirinhos degradados, com usos não adequados à especificidade e sensibilidade dessas áreas.

Um dos objectivos do plano é a requalificação ambiental, urbanística e funcional das frentes ribeirinhas, criando espaços de fruição colectiva, que permitam uma nova vivência dessas cidades e das suas relações com a Ria. Neste âmbito, o plano adverte para que a refuncionalização das frentes ribeirinhas e a regeneração dos espaços devolutos ou abandonados preveja a integração de novos equipamentos e a constituição de espaços públicos de elevada qualidade que visem, não só a valorização ribeirinha, mas também a da Região.

A acção *transformação dos “espaços-ria” para fruição pública* adverte para a necessidade da valorização dos espaços ribeirinhos ser assumida pelos diferentes agentes do território como factor de diferenciação e promoção de um turismo de qualidade espaços ribeirinhos (zonas adjacentes à laguna), os espaços balneares, os espaços florestais e naturais, os espaços dunares, os espaços de salinas são alguns dos “Espaços Ria”, cuja. A intervenção na interface ribeirinha ao nível da criação de espaço público qualificado com criação de parques ribeirinhos, zonas de lazer, percursos pedonais e cicláveis, com enquadramento nos instrumentos de gestão territorial presentes, são acções que se enquadram nesta linha de intervenção.

Uma das estratégias preconizadas no plano, no âmbito da requalificação e revitalização das frentes de ria, corresponde à regeneração/refuncionalização das áreas ribeirinhas degradadas com destaque para várias áreas de interface ribeirinha entre as quais a área industrial do Bom João.

4.15. ESTUDO DE ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO DA FRENTE RIBEIRINHA DE FARO

O Estudo de Enquadramento Estratégico da Frente Ribeirinha de Faro, desenvolvido em 2009 pela Parque Expo, constitui um documento estratégico onde é definida uma intervenção para a zona de contacto com a Ria Formosa.

A implementação da estratégia definida assenta na concretização de cinco grandes projectos estruturantes:



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

- P E 1 - Eliminação das barreiras físicas entre a Cidade e a Ria (implementação de um sistema ferroviário ligeiro).
- P E 2 - Regeneração, reabilitação e reconversão urbanística (consolidação do centro de Faro, regeneração da zona da estação, reconversão urbanística do Bom João, reabilitação do centro histórico de Faro, criação do passeio ribeirinho pedonal e ciclável que crie sinergias entre estas centralidades).
- P E 3 - Construção e desenvolvimento de equipamentos de referência, potenciadores de novas vivências da frente ribeirinha e da cidade de Faro: o novo porto de recreio, a marina de Faro, a requalificação do porto comercial, o pavilhão multiusos, o museu de arte contemporânea.
- P E 4 - Reforço e consolidação da estrutura verde, através da criação de espaços verdes de lazer de apoio à cidade, enquadrando as zonas de sapal e de salinas da Ria Formosa e a estrutura verde urbana - Parques Ribeirinhos poente e nascente.
- P E 5 - Promoção territorial, onde se integra a elaboração de um Plano de Marketing Estratégico e de promoção da imagem e da qualidade do ambiente urbano.

Integrado no PE1, o estudo preconiza a implementação de um sistema ferroviário ligeiro. No entanto, dado que a implementação do sistema ferroviário ligeiro exige acordos diversos e decisões morosas, que envolvem estudos e projectos auxiliares, o plano considera necessário definir uma estratégia de intervenção que, durante este período de tempo, assegure a manutenção das comunicações ferroviárias e não condicione o desenvolvimento dos projectos previstos para a frente ribeirinha. Optou-se, assim, por assumir a manutenção, nesta primeira fase, do actual sistema ferroviário, com o material circulante pesado na linha ferroviária convencional. Suportando esta opção, salienta-se o facto de, actualmente, o número de serviços a circular neste eixo ferroviário ser reduzido (o intervalo de tempo médio de passagem entre comboios é de trinta minutos) e da localização dos atravessamentos existentes ser próxima das estações de Faro e Bom João, pelo que, nestes locais, os comboios circulam a baixas velocidades. No entanto, e uma vez que a implementação dos projectos previstos para a Frente Ribeirinha irão gerar maiores fluxos de transposição da linha ferroviária, deverá considerar-se a adopção de medidas destinada a minorar os impactes desta via na interligação com os restantes sistemas de circulação (rodoviário e pedonal).

No que se refere aos atravessamentos pedonais, estes deverão estar considerados junto às passagens de nível existentes. No entanto, considera-se que devem ser criados novos atravessamentos, de carácter provisório, junto às estações de Faro e do Bom João, ao porto de recreio e ao Largo de S. Francisco, que garantam as condições mínimas de segurança. Salienta-se que estas passagens pedonais devem ter altura superior a 7,5 metros.

Integrado no PE2, o estudo preconiza a reconversão urbanística do Bom João, com os seguintes objectivos:

- Refuncionalizar a área industrial do Bom João (que se encontra parcialmente desactivada), deforma a criar um espaço de excelência na frente ribeirinha de Faro, com novas áreas funcionais (habitação, comércio, equipamentos e serviços), numa lógica de continuidade da cidade e de resposta às necessidades de crescimento urbano e de procura existentes. Para proceder à reconversão urbanística desta frente ribeirinha degradada, com cerca de 30 ha, torna-se necessário:



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

- Desenvolver o Plano de Pormenor para a reconversão do uso do solo na área industrial do Bom João;
 - Proceder à descontaminação dos solos, quando necessário;
 - Demolir todo o conjunto edificado existente;
 - Redefinir a estrutura de mobilidade na área do Bom João. Propõe-se a transferência do tráfego pesado de apoio ao porto comercial para a via paralela que se desenvolve ao longo do sistema ferroviário ligeiro, e a transformação do perfil da via existente junto à laguna numa marginal urbana, possibilitando que esta nova área urbana esteja em contacto com a laguna, criando-se, assim, uma nova frente ribeirinha;
 - Valorizar a via marginal através da criação do passeio ribeirinho, da arborização e da criação de esplanadas em plataformas tipo “deck”, em sistema de palafitas junto à laguna;
 - Criar um espaço público de excelência, dotado de percursos pedonais, praças, espaços ajardinados e esplanadas, que distingam esta área como um exemplo a repercutir nas restantes áreas da cidade de Faro, e que seja fomentador de atracção da população e do turismo;
 - Criar um novo pólo urbano que permita a sua vivência através de uma oferta urbanística de qualidade, com actividades terciárias e comerciais de apoio, que sirvam, não só a população que ali se fixará, como também a população da área envolvente;
 - Criar equipamentos de referência, âncoras nesta nova área da cidade, tal como o administrativo, que induza a movimentação de pessoas, bem como a criação de equipamentos de acção social (tais como residências assistidas para pessoas idosas e creches) e de equipamentos desportivos (criação de campos de jogos e de estruturas de apoio a desportos radicais, associados aos espaços verdes);
 - Criar zonas verdes no interior dos quarteirões, que deverão ser de usufruto público, e introduzir espelhos de água na malha urbana, de apoio às zonas verdes e resultantes da valorização das parcelas de salinas existentes junto ao bairro da Horta da Areia.
- Criação do passeio ribeirinho pedonal e ciclável - propõe-se a criação de um percurso pedonal e ciclável, ao longo de toda a frente ribeirinha, que permita interligar os novos espaços propostos (quer os urbanos, quer os espaços verdes).

Integrado no PE3, o estudo preconiza a Construção e desenvolvimento de equipamentos de referência, potenciadores de novas vivências da frente ribeirinha e da cidade de Faro, com os seguintes objectivos:

- Pavilhão multiusos - Equipamento proposto no âmbito da reconversão urbanística do Bom João, que poderá assumir-se como um dos motores de atracção desta nova área de cidade, e, ao mesmo tempo, irá dotar a cidade de um equipamento para o desenvolvimento de grandes eventos culturais, desportivos e económicos.



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

- Parque ribeirinho nascente - Criar áreas verdes de lazer, enquadrando as zonas de sapal e de salinas da Ria Formosa e a estrutura verde urbana (existente e prevista), possibilitando o seu usufruto e a melhoria da qualidade de vida na cidade. Concorrem para este objectivo as seguintes acções:
 - Este parque urbano deverá integrar áreas equipadas com estruturas ligeiras de lazer (parque infantil, áreas de apoio e zonas para a prática de desportos informais, percursos pedonais, entre outros);
 - Requalificação da área de salinas Neves Pires, com criação de percursos pedonais para visita e instalação de pontos de observação, criando-se assim um parque ribeirinho de carácter mais naturalizado, funcionando em complementaridade ao sistema verde da cidade;
 - Reabilitação e valorização do conjunto edificado das salinas Neves Pires para a instalação do Centro de Ciência Viva e de uma unidade de restauração;
 - Reabilitação e valorização dos moinhos de marés e adaptação dos mesmos a novos usos ligados ao turismo, restauração e promoção dos valores da Ria;
 - Demolição de construções precárias e sem interesse patrimonial;
 - Promoção do património arqueológico, através da valorização do troço da muralha seiscentista localizado junto às salinas Neves Pires;
 - Criação de percursos pedonais e cicláveis, adoptando soluções de pavimentação semipermeável, com troços a desenvolver-se em plataformas deck, em sistema de palafitas;
 - Valorização da zona lagunar, através da promoção de acções de limpeza de lixos e recolha de entulhos. Deverão ser tomadas as medidas necessárias à manutenção das motas e diques das salinas Neves Pires, com o intuito de preservar a morfologia deste conjunto, parte da paisagem histórica da cidade de Faro, garantido assim a manutenção deste biótopo essencial à subsistência da biodiversidade, com especial relevo para a avifauna.

Integrado no PE3, o estudo preconiza a criação de uma marina junto do porto comercial, com os seguintes objectivos:

- Explorar a vertente de náutica de recreio tirando partido das condições físicas,
- climatéricas e paisagísticas existentes, de forma a colocar Faro na rota do turismo náutico.
- Potenciar os activos estratégicos existentes e potenciais em termos de náutica de recreio, promovendo a sua qualificação, dinamização e organização funcionará como elemento aglutinador do desenvolvimento de uma rede de serviços de apoio (serviços de reparação/manutenção, estacionamento de embarcações a seco e em flutuação, restauração e venda de material náutico, equipamentos hoteleiros). As infra-estruturas e estruturas necessárias deverão ser criadas de acordo com programa e estudo a desenvolver com base nos resultados de um estudo de mercado.

4.16. CARTA ARQUEOLÓGICA DO CONCELHO DE FARO

A Carta Arqueológica do Concelho de Faro constitui um instrumento de gestão do território para o concelho, tendo como objectivos:



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

- Detectar, assinalar e caracterizar áreas de dispersão de vestígios de ocupação humana e locais de potencial arqueológico ameaçados pela expansão do urbanismo.
- Identificar os sítios arqueológicos e a sua inserção no SIG municipal tem em vista a salvaguarda dos bens arqueológicos e patrimoniais e a minimização de impactos sobre estes, desde a face de concepção e avaliação de projectos com impacte territorial.

A Carta Arqueológica integra um catálogo de 78 sítios arqueológicos, sendo que dois destes se encontram localizados na área de intervenção do PPBJ – Marinhas do Neves Pires (fichas nºs. 26 e 53) que no âmbito da elaboração do PP deverão ser devidamente considerados.

4.17. PLANO DA ESTRUTURA VERDE DO SISTEMA URBANO FARO/MONTENEGRO

O Plano Verde de Faro/Montenegro, corresponde à revisão da Carta Verde elaborada pelo GAT de Faro, em 1995, e apesar de ainda não se encontrar concluído, já possui um conjunto de elementos gráficos e uma versão de regulamento provisório, que reflectem um primeiro esboço da proposta e que foram inclusive alvo de consulta pública. Os princípios orientadores do plano baseiam-se: nos valores naturais, culturais e paisagísticos, que na sua diversidade e interdependência constituem a Estrutura Ecológica, são um bem comum, património da comunidade e garante da sustentabilidade dos sistemas urbanos e da qualidade de vida das populações; e na gestão territorial que deverá, simultaneamente, salvaguardar as funções ecológicas dos valores naturais, culturais e paisagísticos e garantir o aproveitamento das suas potencialidades para o usufruto das populações, no presente e no futuro.

De acordo com a proposta do plano, a área de intervenção do PPBJ está incluída no Sistema Contínuo de Protecção e Valorização e inclui uma Unidade de Protecção e Valorização e/ou Recreio (frente ribeirinha). Está incluída, igualmente, no Sistema de Produção, Protecção e Interesse Cultural, nomeadamente pela presença de salinas/aquacultura/caldeiras de moinhos.

4.18. CARTA DO RUÍDO

Elaborada no âmbito do estipulado no Decreto-Lei nº. 146/2006, de 31 de julho, e no Decreto-Lei nº. 9/2007, de 17 de janeiro (Regulamento Geral do Ruído), a cartografia do ruído ambiente exterior é um instrumento indispensável à integração da componente acústica do ambiente no ordenamento do território, sendo que com base na cartografia do ruído é possível evidenciar as zonas do território onde é excedido um limite de ruído regulamentar, inviabilizando o licenciamento de novas zonas residenciais, escolas ou hospitais, zonas do território com ocupação sensível e que ultrapassam em mais de 5 dB(A), o limite de ruído regulamentar. A cartografia do ruído permite ainda a apreciação preliminar de impactes acústicos.

5. OBJECTIVOS PROGRAMÁTICOS

O PPRUBJ deverá ser enquadrado de acordo com os objectivos gerais de aplicação do PDM Faro, com as acções estratégicas e princípios de ordenamento municipal descritos neste instrumento de planeamento para a área de intervenção do mesmo e com os planos de hierarquia superior, estabelecendo-se os seguintes objectivos gerais:

- a) Articulação da intervenção do PPRUBJ com os objectivos dos planos, projectos e outros com incidência na área de intervenção;



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

- b) Reconversão da zona industrial e requalificação da respectiva frente ribeirinha de forma a estabelecer conectividade entre a cidade e a ria, promovendo continuidades entre o sistema urbano e o sistema natural;
- c) Definição da concepção geral da organização urbana, áreas de intervenção prioritárias e redes de infraestruturas gerais e estruturantes;
- d) Definição de novos espaços de circulação e promover a requalificação dos existentes, prever novas bolsas de estacionamento, circuitos acessíveis e percursos cicláveis articulados com a rede ciclável já existente bem como com a Ecovia do Algarve;
- e) Promoção do dimensionamento das infraestruturas numa lógica de sustentabilidade económica e ambiental, em particular no que se refere às soluções a adoptar para os espaços verdes preconizados;
- f) Redefinição de novos pontos de paragem do transporte público e implementar novas áreas de apoio;
- g) Diferenciação da área de intervenção recorrendo se possível à aplicação de tecnologias mais sustentáveis e amigas do ambiente e providenciar que seja uma área isenta de barreira arquitectónicas e urbanísticas;
- h) Instalação de usos comerciais/terciários complementares aos espaços residenciais, turísticos e aos principais equipamentos propostos.
- i) Valorização do espaço público e das principais potencialidades da área, nomeadamente o potencial paisagístico da envolvente assim como da qualidade visual inerente;
- j) Gestão dos riscos associados a esta zona, nomeadamente na concepção do espaço público e das edificações a propor, de modo a assegurar a adaptação em situações extremas de galgamentos e inundações, bem como a monitorização dos impactos da evolução da subida do nível médio do mar;
- k) Salvaguarda e promoção dos elementos ligados ao património natural/cultural da Ria Formosa, tais como as salinas e os moinhos de maré e respectivas caldeiras;
- l) Aferição dos limites da Rede Natura 2000;
- m) Delimitação de uma área de reabilitação urbana, através de instrumento próprio, a incidir sobre o solo urbano da área de intervenção que, em virtude da insuficiência, degradação ou obsolescência dos edifícios, das infraestruturas, dos equipamentos e dos espaços verdes, justifique uma intervenção integrada.

Face à problemática identificada, considera-se prioritária uma opção de planeamento para a zona do Bom João que se fundamente na reabilitação urbana desta área e a uma adequada reconversão de usos, por forma a permitir a sua integração na malha urbana da cidade de Faro e, simultaneamente, estabelecer a ligação da cidade à Ria Formosa. Pretende-se a definição de novos usos (habitação, comércio, turismo, serviços, áreas de lazer e equipamentos) de modo a eliminar os riscos associados à actividade industrial e que proporcione a criação de espaços de fruição pública de contacto com a Ria Formosa em toda a frente ribeirinha da cidade.

Em termos de planeamento municipal consignado no PDM de Faro esta opção não irá alterar a classificação definida por este plano ao nível do solo urbano, mas sim a respectiva estratégia. Contudo, a operacionalidade desta nova opção de planeamento encontra-se condicionada por:

- Relocalização das unidades industriais em laboração, a definir em paralelo com o processo de revisão do PDM de Faro;



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

- Salvaguarda da interligação desta frente ribeirinha com os objectivos consignados pelo PDM de Faro no que concerne ao Parque Ribeirinho e Passeio Ribeirinho, que se entende ser realizada pela área de intervenção e respectivo programa aplicável;
- Realojamento dos moradores do bairro municipal da Horta da Areia, em área a definir no Concelho de Faro.

Apesar da estratégia agora definida não se encontrar de acordo com a regulamentação do PDM de Faro, nomeadamente no que concerne ao uso do solo, considera-se que em parte permitirá a prossecução de alguns dos objectivos deste mesmo instrumento de gestão territorial, como sejam:

- *A qualidade ambiental é cada vez mais um dos factores determinantes do desenvolvimento das cidades europeias nas próximas décadas;*
- *Sob o ponto de vista ambiental, de imagem e vivência da cidade deverá estabelecer-se como grande objectivo – voltar a cidade à Ria;*
- *A transferência de indústrias perigosas localizadas dentro dos perímetros urbanos;*
- *Ao nível da reorganização da estrutura urbana, Integrar na área urbana (...) o Bom João.*

Em síntese, esta nova opção de planeamento apresentará interesse para o desenvolvimento coerente e sustentável deste sector da cidade estabelecendo interligações entre as funções urbanas existentes, entre a área de intervenção do PPRUBJ e a sua envolvente, assim como determinará a possibilidade acrescida de dinamização desta área, por forma a permitir um investimento na totalidade da frente ribeirinha.

Tendo em consideração que o PPRUBJ implica a definição de uma nova estratégia relativamente à opção de planeamento definida no PDM de Faro no que concerne à zona industrial do Bom João, propõem-se os seguintes parâmetros orientadores:

1. O PPRUBJ deverá ser elaborado de acordo com os parâmetros urbanísticos a seguir transpostos, os quais deverão ser adequados aos conceitos técnicos definidos no Decreto Regulamentar n.º 5/2019, de 27 de setembro de 29 de maio, ou outro que lhe seja subsequente:
 - a) Índice máximo de utilização bruto (IMUB): 0,6;
 - b) A área bruta de construção (ABC) que resultar da aplicação do IMUB não inclui a ABC dos equipamentos.
2. O PPRUBJ deverá transparecer as preocupações do Plano de Gestão de Região Hidrográfica das Ribeiras do Algarve no que se refere à qualidade do meio hídrico, nomeadamente, entre outros aspectos, o risco de poluição ambiental proveniente da armazenagem de combustíveis e outros produtos químicos, localizados na zona do porto comercial e na área industrial.
3. A proposta do plano em referência deverá ter em consideração algumas das opções de planeamento regional constantes do PROT Algarve, nomeadamente o facto deste plano apontar como questão prioritária a melhoria na qualidade do serviço na ligação Faro/Tavira e desenvolvimento de ligações ferroviárias do tipo suburbano



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

no eixo Faro/Olhão e a identificação no programa de intervenção de investimentos para a envolvente ao Porto Comercial.

4. O PPRUBJ deverá prosseguir os objectivos identificados no PDM de Faro relativamente ao Parque Ribeirinho, nomeadamente: Contribuir para a divulgação dos valores naturais da Ria Formosa e para a consciencialização da população local e nacional, da importância desses valores, aliada à criação de uma área de lazer para a população local.
5. A proposta deste plano deverá ter em consideração as opções estratégicas preconizadas no Estudo de Enquadramento Estratégico da Frente Ribeirinha de Faro desenvolvido pela ParqueExpo, bem como o programa decorrente do relatório do “Plano de ordenamento do espaço afeto ao Porto Comercial de Faro e ao Cais Comercial” de 03/04/2018, elaborado pelo CCMAR, da UALG, para a Administração dos Portos de Sines e do Algarve; S.A., e que vier a ser transposto para o Plano de Pormenor do Porto e Cais Comercial de Faro.

Este programa deverá ser tomado cumulativamente como orientador e indicativo da nova opção de planeamento pelo que os parâmetros que foram descritos deverão ser posteriormente aferidos, em sede de estudo de caracterização ou de outra análise considerada relevante para a elaboração deste plano.

6. OUTRAS DISPOSIÇÕES

6.1. AVALIAÇÃO AMBIENTAL

Nos termos do disposto no art.º 3.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15/06, na sua atual redação, estão sujeitos a avaliação ambiental:

- “a) Planos e programas para os sectores da agricultura, floresta, pescas, energia, indústria, transportes, gestão de resíduos, gestão de águas, telecomunicações, turismo, ordenamento urbano e rural ou utilização dos solos e que constituam enquadramento para a futura aprovação dos projetos mencionados nos Anexos I e II do Decreto -Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua redação atual;*
- b) Os planos e programas que, atendendo aos seus eventuais efeitos num sítio da lista nacional de sítios, num sítio de interesse comunitário, numa zona especial de conservação ou numa zona de proteção especial, devam ser sujeitos a uma avaliação de incidências ambientais nos termos do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de Fevereiro;*
- c) Planos e programas que não estando em nenhuma das situações anteriormente descritas, constituam enquadramento para uma futura qualificação como suscetíveis de ter efeitos significativos no ambiente.”*

Nos termos, e de acordo com o disposto no n.º 1 do art.º 13.º do supra referido Decreto-Lei n.º 232/2007, “Os projectos sujeitos a avaliação de impacte ambiental nos termos do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, enquadrados, de forma detalhada, em plano



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

ou programa, **devem, sempre que possível, ser objecto de avaliação simultaneamente com a avaliação ambiental do respectivo plano ou programa**".

O decreto-lei n.º 69/2000 já não se encontra em vigor, sendo que o atual regime jurídico de avaliação de impacte ambiental (AIA) encontra-se instituído pelo decreto-lei n.º 151-B/2013, de 31/10, alterado e republicado pelo decreto-lei n.º 152-B/2017 de 11/12, de acordo com o qual, serão obrigatoriamente sujeitos a AIA as "Operações de loteamento urbano, incluindo a construção de estabelecimento de comércio ou conjunto comercial e de parques de estacionamento (...) que ocupem área ≥ 10 ha ou construção superior a 500 fogos", ou 2h no caso de incidirem sobre áreas sensíveis, isto sem prejuízo da decisão da autoridade de AIA que recaia sobre aqueles que sejam considerados "como suscetíveis de provocar impacte significativo no ambiente em função da sua localização, dimensão ou natureza", conforme dispõe o n.º 3 do art.º 1.º do referido regime.

Assim, dada a localização da área de intervenção do plano e envolvente, em área sensível integrada no PNRF, bem como os objetivos definidos para a reconversão desta área, o PPRUBJ deverá ser sujeito ao procedimento de avaliação ambiental estratégica.

6.2. PRAZO DE ELABORAÇÃO DO PLANO

Prevê-se um prazo de **320 dias úteis**, para a elaboração da proposta técnica do plano, que inclui em simultâneo a avaliação ambiental (AA), de acordo com o seguinte faseamento, e cuja contagem se inicia a partir da celebração de contrato com a equipa que ficará encarregue de elaborar o plano:

- a) 1.ª Fase: Caracterização/diagnóstico (inclui Elaboração da Cartografia Base).....120 dias
- b) 2.ª Fase: Estudo Prévio.....60 dias
- c) 3.ª Fase: Proposta do plano.....90 dias
- d) 4.ª Fase: Revisão da Proposta do plano para discussão pública.....20 dias
- e) 5.ª Fase: Elaboração da versão final do plano.....30 dias

Acrescem a estes prazos os inerentes ao procedimento concursal de aquisição de serviços para a elaboração do plano, incluindo a cartografia base, bem como à tramitação administrativa, em conformidade com o disposto no RJIGT, incluindo aqui, entre outros, aqueles referentes à preparação das deliberações de câmara, publicitação das decisões tomadas, participação e discussão pública, e os necessários à emissão de pareceres pelas entidades que vierem a ser consultadas.

Acrescem, ainda, os prazos necessários à aquisição de serviços externos necessários à concretização da proposta, pelo que, atenta a experiência adquirida neste âmbito, **estima-se que o plano se encontre concluído no prazo de 36 meses**.

6.3. ELEMENTOS QUE CONSTITUEM O PLANO

Os elementos que constituem o plano correspondem ao seu conteúdo material e documental que compreende todos os estudos e relatórios sectoriais realizados, as propostas apresentadas em cada fase, incluindo a versão final do plano, e ainda, os documentos que forem alterados, corrigidos ou melhorados.



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

O conteúdo material e documental do PPRUBJ será constituído pelos elementos identificados nos artigos 102º e 107º, respectivamente, da versão actual do RJIGT, conjugados com os artigos 24.º e 25.º do RJRU, na sua actual redacção, e ainda, por outros elementos que venham a ser entendidos como necessários a uma melhor gestão e implementação do plano.

Todas as peças gráficas deverão estar conforme as regras constantes no Decreto-Regulamentar nº. 10/2009, de 29 de maio, ou outro que lhe seja subsequente, e georreferenciadas sob o sistema PT-TM06/ETRS89, ou outro devidamente identificado e compatível com o sistema de informação geográfica da Câmara Municipal de Faro. Na primeira fase de elaboração do plano dever-se-á proceder à elaboração de cartografia que dê cumprimento às disposições do Decreto Regulamentar n.º 10/2009, de 29 de maio, e demais disposições regulamentares aplicáveis, com vista à sua homologação pela Direção Geral do Território.

6.4. CONSTITUIÇÃO DA EQUIPA TÉCNICA

De acordo com o previsto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 292/95, de 14 de novembro, o plano será obrigatoriamente elaborado por uma equipa técnica multidisciplinar constituída, pelo menos por: um arquitecto; um engenheiro civil ou engenheiro técnico civil; um arquitecto paisagista; um técnico urbanista; um licenciado em direito.

A coordenação deverá ficar a cargo de técnico que disponha de formação curricular e de prática profissional ao nível do planeamento e do ordenamento do território, e à equipa acima definida deverá acrescer, técnicos com formação adequada no que concerne à avaliação ambiental e avaliação de impacte ambiental, devendo este processo ser conduzido por equipa externa a afectar.

6.5. ELEMENTOS A ENTREGAR E CONDIÇÕES A OBSERVAR

No final de cada fase do plano serão entregues pela equipa técnica 2 (dois) processos, em suporte físico (papel) e 1 exemplar em suporte digital, para apreciação pela Câmara Municipal de Faro e pelas entidades externas que se devam pronunciar, através da Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial (PCGT), no âmbito da qual tramitará o procedimento.

No final de cada uma das fases da elaboração do plano e para as sessões públicas que vierem a ocorrer, a equipa elaborará uma apresentação do trabalho desenvolvido e da proposta do plano, em formato digital e/ou outros que venham a ser considerados mais adequados.

Todos os documentos entregues deverão ser apresentados em formato digital, em suporte CD/DVD-ROM, e peças desenhadas devem ser entregues nos formatos “DXF” ou “DWG”, e “Shp”, dando cumprimento ao disposto da legislação aplicável, bem como nas normas técnicas sobre a estruturação em sistema de informação geográfica da informação que integra o plano, bem como sobre a simbologia e as convenções gráficas a utilizar na representação do conteúdo regulamentar do mesmo.

As peças escritas deverão empregar os conceitos técnicos aprovados pelo Decreto Regulamentar 5/2019 de 27 de setembro ou outro subsequente e serão entregues nos formatos “Word for Windows”, Excel, pdf ou outros



DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS E URBANISMO

que sejam considerados mais adequados, sendo que deverá ainda constar uma versão de todas as peças escritas e desenhadas em formato “PDF”.

Toda a informação alfanumérica associada à cartografia, deverá vir estruturada num sistema de gestão de base de dados relacional, com vista à sua futura integração no Sistema de Informação Geográfica Municipal.



Município de Faro

Nº Emissão: 10252/2019

Data: 10/04/2019

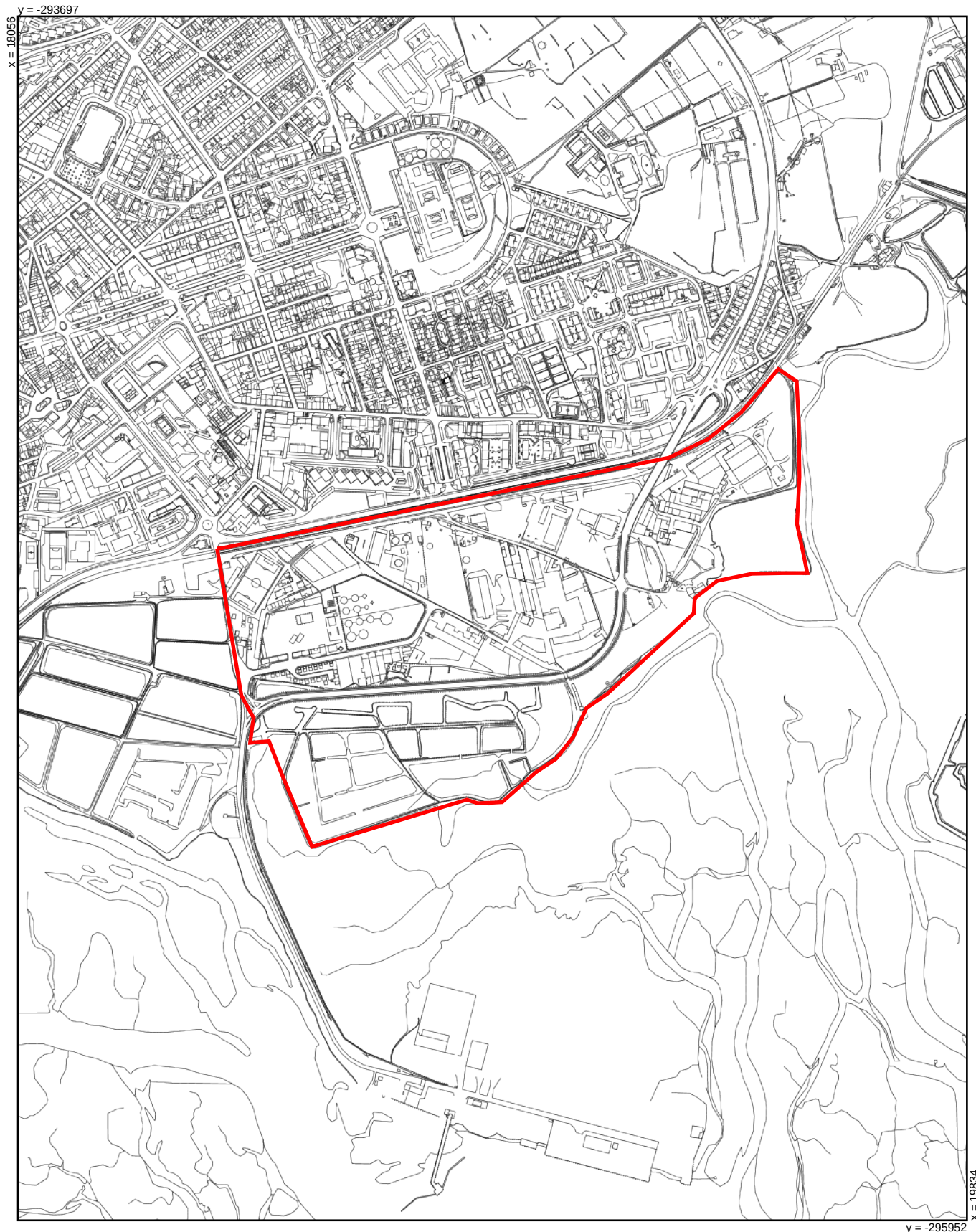
Escala: 1/10000



Planta de Enquadramento

Área de pretensão delimitada a vermelho pelo requerente

Sistema de Coordenadas:
ETRS89 TM06
Elipsoide: GRS80
Projeção: Transversa de Mercator
Código EPSG: 3763





Município de Faro

Nº Emissão:

Data: 10/04/2019

Escala: 1/10000



Ortofotomapas 2015

(Propriedade da DGT - Direcção geral do território)

Área de pretensão delimitada a vermelho pelo requerente

Sistema de Coordenadas:

ETRS89 TM06

Elipsoide: GRS80

Projeção: Transversa de Mercator

Código EPSG: 3763

y = -293697
x = 18056



x = 19834
y = -295952



Município de Faro

Nº Emissão:

Data: 10/04/2019

Escala: 1/25000



PDM - Carta de Ordenamento - Síntese

Área de pretensão delimitada a vermelho pelo requerente

Plantas publicadas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 174/95 (19 Dez) com as alterações introduzidas pela Declaração n.º 203/98 (8 Jun) e Resolução do Conselho de Ministros n.º 38/2005 (28 Fev).

Sistema de Coordenadas:

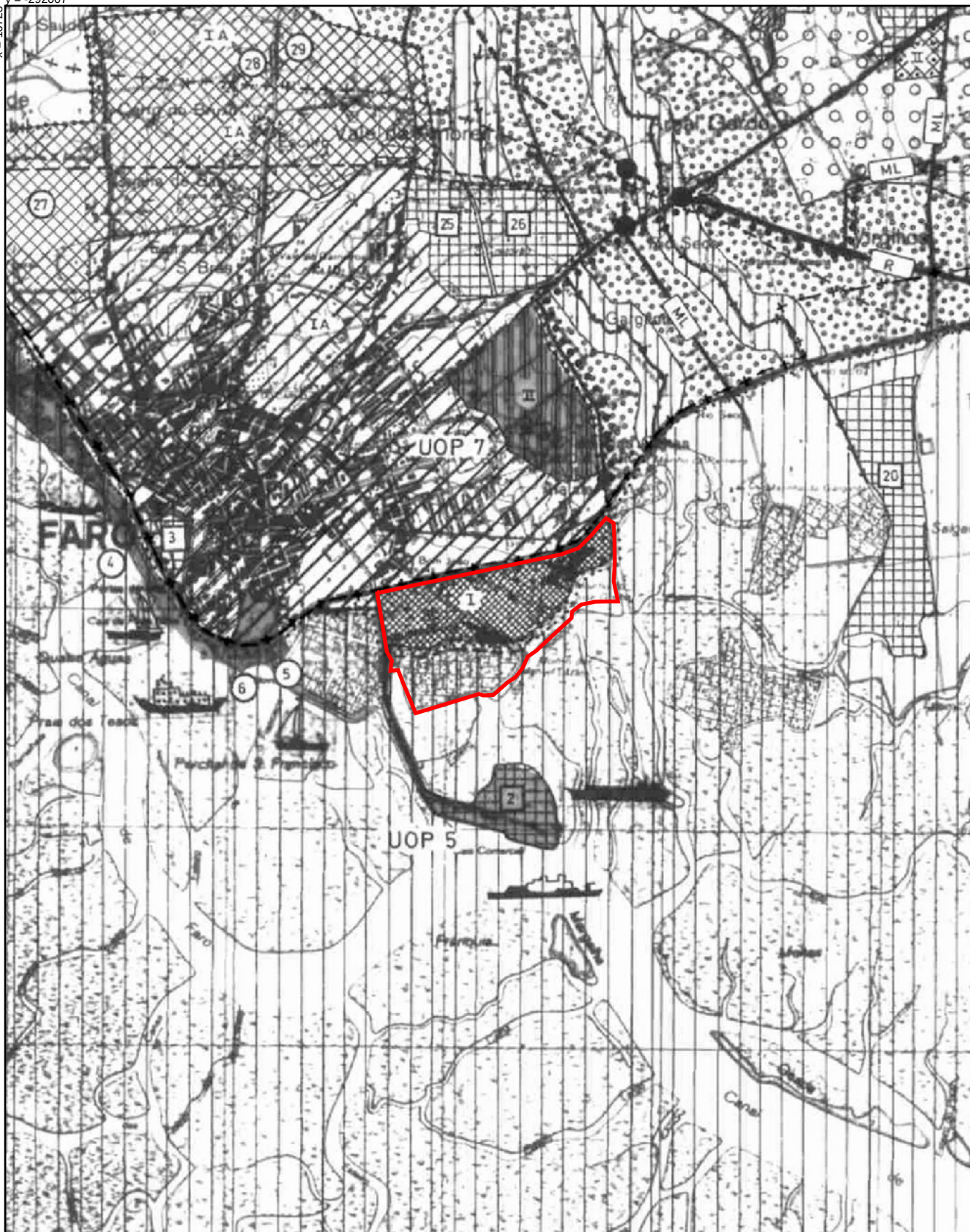
ETRS89 TM06

Elipsóide: GRS80

Projeção: Transversa de Mercator

Código EPSG: 3763

x = 16723
y = -292007



x = 21168
y = -297646



Município de Faro

Nº Emissão:

Data: 10/04/2019

Escala: 1/25000



PDM - Carta de Ordenamento - Condicionamentos Especiais

Área de pretensão delimitada a vermelho pelo requerente

Plantas publicadas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 174/95 (19 Dez) com as alterações introduzidas pela Declaração n.º 203/98 (8 Jun) e Resolução do Conselho de Ministros n.º 38/2005 (28 Fev).

Sistema de Coordenadas:

ETRS89 TM06

Elipsoide: GRS80

Projeção: Transversa de Mercator

Código EPSG: 3763

x = 16723



y = -297646

x = 21168



Município de Faro

Nº Emissão: 10246/2019

Data: 10/04/2019

Escala: 1/25000



PDM - Carta de Condicionantes - Servidões Administrativas e Outras Restrições de Utilidade Pública, ao Uso do Solo

Área de pretensão delimitada a vermelho pelo requerente

Plantas publicadas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 174/95 (19 Dez) com as alterações introduzidas pela Declaração n.º 203/98 (8 Jun) e Resolução do Conselho de Ministros n.º 38/2005 (28 Fev).

Sistema de Coordenadas:

ETRS89 TM06

Elipsoide: GRS80

Projeção: Transversa de Mercator

Código EPSG: 3763



y = -292007

x = 16723

y = -297646

x = 21168