

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

# Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano de Vila Real - PEDUVR



## Enquadramento do PEDUVR

O presente documento enquadra a candidatura do Município de Vila Real ao Aviso de convite n.º 99/2015, de 19-06-2015, modificado em 07-09-2015, destinado aos Municípios dos centros urbanos de nível superior, para a apresentação do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano - PEDU por forma a permitir a contratualização com o Programa Operacional Regional do Norte das prioridades de investimento inscritas no respetivo eixo urbano.

O aviso atrás referido resulta de no Acordo de Parceria e nos Programas Operacionais estar previsto que os Municípios que correspondem a centros urbanos de nível superior ou Autoridades Urbanas devem apresentar um Plano Estratégico de

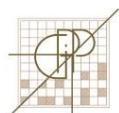


Desenvolvimento Urbano, desde que

pretendam contratualizar com o respetivo Programa Operacional Regional as prioridades de investimento inscritas no eixo urbano, designadamente:

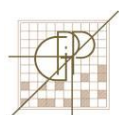
- a) 4.5 - Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação;
- b) 6.5 - Adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído;
- c) 9.8 - Concessão de apoio à regeneração física, económica e social das comunidades desfavorecidas em zonas urbanas e rurais.

Importa ainda referir que o limite de caracteres imposto pelo aviso atrás referido para os textos que deveriam constituir o PEDU, bastante restrito para um documento desta natureza, limitou e condicionou fortemente a sua apresentação e estrutura, com consequências ao nível da legibilidade, em especial no que diz respeito às componentes dos três planos integrados.



## ÍNDICE

Enquadramento do PEDUVR .....	1
ÍNDICE.....	2
1. ANÁLISE E DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO TERRITORIAL .....	4
1.1. Situação atual do Território.....	4
1.2. Análise SWOT.....	10
1.3. Desafios e Fatores Críticos de Sucesso.....	11
2. ESTRATÉGIA .....	13
2.1. Objetivos e definição da estratégia .....	13
2.2. COMPONENTES DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL .....	17
2.2.1. Diagnóstico .....	17
2.2.2. Objetivos e definição da estratégia .....	23
2.3. COMPONENTES DO PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA .....	33
2.3.1. Objetivos estratégicos.....	33
2.3.2. Modelo Habitacional.....	39
2.3.3. Modelo Económico .....	43
2.3.4. Regras e critérios de proteção do património arquitetónico e arqueológico .....	46
2.4. COMPONENTES DO PLANO DE AÇÃO INTEGRADA PARA AS COMUNIDADES DESAFVORECIDAS.....	49
2.4.1. Identificação e delimitação das comunidades desfavorecidas.....	49
2.4.2. Identificação das necessidades encontradas e definição da estratégia de intervenção .....	55
3. PROGRAMA DE AÇÃO.....	60
3.1. Identificação das Prioridades de Investimento a mobilizar .....	60
3.2. Quadro de Investimentos, Ações e Metas .....	64



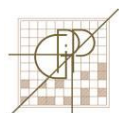
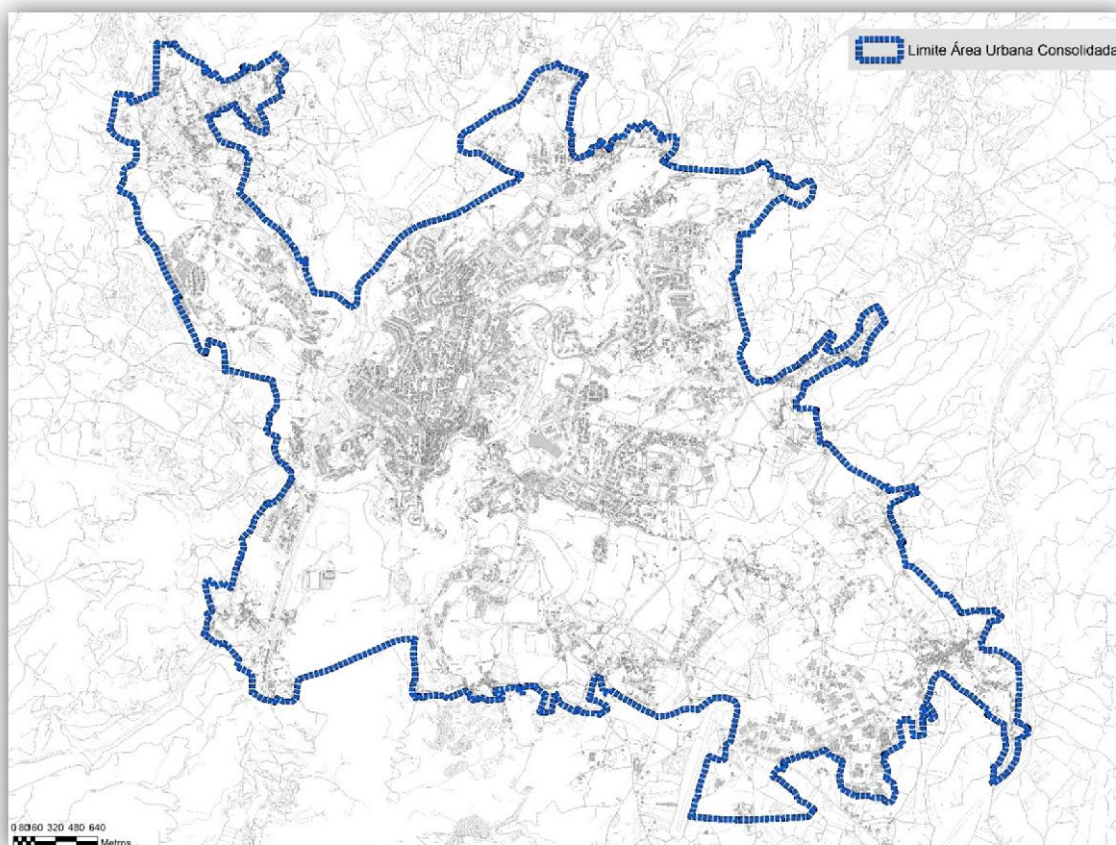
3.3.	Realização.....	66
4.	MODELO DE GOVERNAÇÃO.....	68
4.1.	Modelo de gestão e organização.....	68
4.2.	Mecanismos de acompanhamento e avaliação.....	70
4.2.1.	Monitorização.....	70
4.2.2.	Avaliação.....	72
4.3.	Envolvimento e responsabilidades dos parceiros.....	72
	ANEXO – PLANTAS DAS AÇÕES PROPOSTAS.....	75



## 1. ANÁLISE E DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO TERRITORIAL

### 1.1. Situação atual do Território

O Território dos vários planos a integrar pelo PEDU, nomeadamente o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), o Plano de Ação de Regeneração Urbana (PARU), e o Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas (PAICD), corresponde à cidade de Vila Real, tal como esta foi delimitada no Plano Diretor Municipal, abrangendo assim a totalidade das zonas urbanas das freguesias de Vila Real, Mateus, Arroios, e Lordelo, e ainda parte das freguesias de Folhadela, Constantim e Parada de Cunhos.



### Evolução demográfica

Na última década (2001 - 11), neste Território o n.º total de residentes aumentou 12%, alinhando no mesmo sentido do concelho, onde também se registou um crescimento populacional de cerca de 3,8% (em grande parte devido ao aumento da cidade).

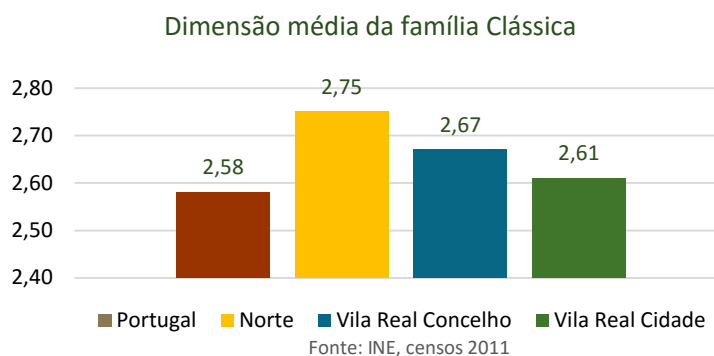
Se compararmos estes dados com os da NUTS III Douro e Alto Trás-os-Montes, onde apesar do forte declínio demográfico registado (-18%), as freguesias urbanas conseguiram assegurar um crescimento populacional (+8%), percebemos que a cidade mostra dinâmica e capacidade de atração/manutenção de pessoas.

Contudo, o seu Centro Histórico, que corresponde à sua área central, cuja população residente (2011) representa cerca de 10% da população da cidade, tem indicadores no sentido contrário, já que a evolução demográfica naquele mesmo período revela que perdeu cerca de 20% da população residente e 16% do número de famílias clássicas.

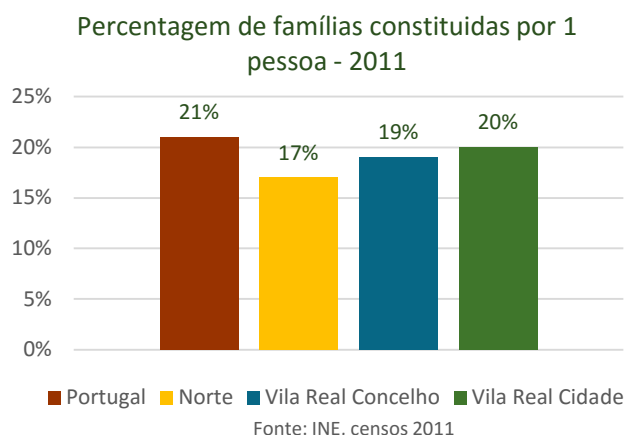
Ou seja, na área da cidade e sob esta aparente dinâmica de crescimento, registou-se um processo de recomposição territorial, marcado pelo reforço de novas zonas ligadas a áreas de expansão, e no esvaziamento do seu Centro Histórico, a exemplo do que aconteceu nos territórios de baixa densidade, em particular, os mais afastados da cidade.

Procurando projetar a tendência evolutiva, verifica-se que em todas as freguesias existe uma tendência para um aumento da população mais idosa, pelo que podemos afirmar que esta área deve ser vista como um território com tendência para o envelhecimento, colocando-o assim numa posição de maior fragilidade e dependência, no que diz respeito a uma parte substancial da sua população.

Outros indicadores que merecem atenção para efeitos da caracterização da evolução demográfica destas áreas urbanas consolidadas é a dimensão média da família clássica e a percentagem de famílias clássicas constituídas por 1 pessoa.



Em relação ao primeiro indicador, a cidade apresentam um valor 2,61, ou seja em linha com a média nacional (2,58), a região Norte (2,75) e o concelho (2,67). Quanto ao segundo indicador a cidade apresentava uma percentagem de 20%, o valor nacional 21%, a região Norte 17% e concelho 19%. Da conjugação destes dois indicadores podemos extrair que se trata de um território com uma tendência acentuada para estagnação populacional, podendo mesmo entrar em perda no curto prazo por falta de capacidade de renovação populacional.

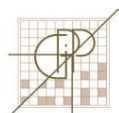


Esta tendência é corroborada quando se efetua uma comparação da evolução demográfica dos diferentes grupos etários, entre os dois últimos eventos censitários (2001 – 11), existindo uma regressão no grupo etário dos 15 – 24 anos na ordem dos 12%, enquanto no grupo etário dos 65 e mais anos, observa-se um aumento global de quase 34%, sendo que a faixa etária dos mais idosos representava, em 2011, 15% do total da população da cidade.

### Parque Habitacional

A densidade populacional na cidade de Vila Real é de 749,6 hab/km<sup>2</sup>, substancialmente superior à média nacional (114,5 hab/ km<sup>2</sup>) e da região norte (173,3 hab/ km<sup>2</sup>), valor que por si só é indicador de uma zona urbana com uma concentração populacional apreciável, apresentando em algumas situações sobrelotação nos alojamentos (cerca de 6,5% destes), um indício de alguns problemas.

Contudo, ao nível dos alojamentos de residência habitual vagos, a cidade apresenta cerca de 11% (1.537 edifícios). Este volume de habitações constitui um ativo que, a ser mobilizado, poderá assegurar uma melhoria das condições de habitação e a dinamização do mercado de arrendamento. Já ao nível dos alojamentos não clássicos, a freguesia de Mateus apresenta a maior percentagem (0,61%), o que assinala a presença do núcleo de edificação precária aí existente.



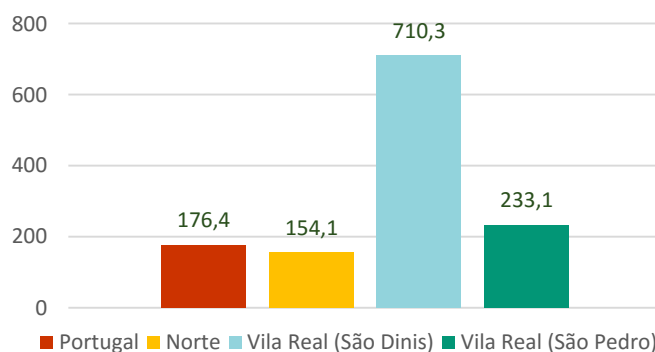
O esforço de reabilitação do parque habitacional que se impõe realizar neste território é significativo. Com efeito constatamos um índice de envelhecimento dos edifícios bastante elevado nas duas freguesias mais antigas da cidade de Vila Real, São Dinis (710,3) e São Pedro (233,1), valores bastante superiores à média nacional (176,4) e da região Norte (154,1), e

que confirmam uma tendência de envelhecimento do parque edificado nas zonas mais antigas da cidade. Mas mesmo nesta, como um todo, podemos verificar que a idade média dos edifícios na cidade ultrapassa os 30 anos (30,9 anos).

Este panorama de envelhecimento do edificado é tanto mais grave quanto maior for a proporção de edifícios a necessitarem de reparação ou muito degradados, que no caso das duas freguesias atrás referidas ultrapassam os 30%. O número total de edifícios nessa situação na cidade é de 1.667 edifícios, sendo que desses, 62 estão muito degradados e 130 necessitam de grandes reparações.



índice de envelhecimento dos edifícios - 2011



Fonte: INE, censos 2011

Em resumo temos na cidade um ambiente urbano com uma densidade populacional relativamente alta, com maior concentração nas freguesias mais centrais, envelhecido ao nível do seu edificado e com um grande número de edifícios a necessitarem de intervenções de reparação, o que pode conduzir a uma degradação do ambiente urbano, já com alguns problemas de salubridade ao nível do seu parque edificado.





### Fluxos e conectividade

Do ponto de vista dos fluxos diários de pessoas por motivo de trabalho ou de ensino, à escala do município, a cidade de Vila Real demonstra ser um polo de polarização de trabalhadores e estudantes (a que não é estranha a presença da Universidade e do Hospital Central, entre outros grandes equipamentos), formando parte do segundo nível funcional superior do sistema urbano regional da Região Norte, designado por Cidades de Equilíbrio Territorial que constituem os principais nós de polarização dos subespaços exteriores à AMP.

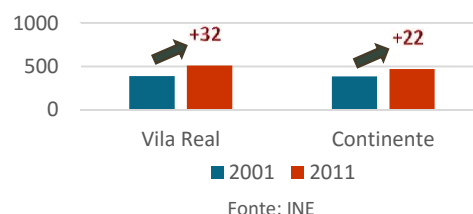
Ao concentrar uma grande parte dos equipamentos e serviços públicos presentes neste Território, bem como um conjunto bastante diversificado de serviços privados e estabelecimentos comerciais, o Centro Histórico assume um papel de grande centralidade na cidade, podendo mesmo afirmar-se que, tendo alguns desses serviços uma abrangência supramunicipal ou regional (como por exemplo o Tribunal, Registo Civil, delegação da CCDR-N, ICNF, entre muitos outros) tem também uma grande centralidade regional.

A análise dos dados de 2011 relativos ao local de trabalho, estudo ou residência permite identificar os padrões de mobilidade da população no que se refere às deslocações casa-escola e casa-trabalho, as quais representam uma parte significativa das viagens geradas diariamente no concelho de Vila Real, concluindo-se que os residentes do concelho trabalham (87%) e estudam (96%) maioritariamente no território concelhio, quer seja na freguesia onde residem ou noutra freguesia do concelho.

A análise dos movimentos Pendulares Intraconcelhios, permite identificar o transporte individual (em automóvel) como o principal modo de transporte utilizado para os motivos “Trabalho “ e “Escola”, mesmo para os residentes com local de trabalho ou estudo na freguesia onde residem, destacando-se ainda para o motivo “Escola”, a heterogeneidade dos modos de transporte utilizados, ainda que seja evidente um padrão de uso de modo transporte coletivo superior ao motivo “Trabalho”, identificando-se um claro potencial para aumentar a utilização do modo “a pé”, sobretudo nas freguesias da Cidade, onde as distâncias são reduzidas e os declives razoáveis em várias zonas.

Entre 2001 e 2011, o concelho de Vila Real teve um aumento de cerca de 36 % do seu parque automóvel, com a taxa de motorização (veículo por habitante) a acompanhar a tendência de evolução do parque automóvel registada para o País, crescendo acima da média de Portugal Continental (+32% Vs +22%).

Taxa de motorização (2001-2011)  
veículos/1000 habitantes



O sistema de mobilidade em meio urbano continua a ser caracterizado por uma excessiva quota do transporte individual, conforme se referiu anteriormente. A convergência com os objetivos ambientais e energéticos da estratégia de desenvolvimento regional implica a adoção de medidas que procurem contrariar aquelas tendências, reforçando os modos suaves e a atratividade do transporte público, de modo a aumentar as respetivas quotas.



## Inclusão Social e Educação

O Território da cidade de Vila Real é marcado por fenómenos de segmentação social e económica, mais vincados em territórios críticos e em áreas que registam índices mais elevados de envelhecimento populacional, identificados no PAICD. Nestes territórios, verifica-se uma concentração espacial de pobreza e exclusão social, de desemprego, e de degradação física do edificado e do ambiente envolvente.

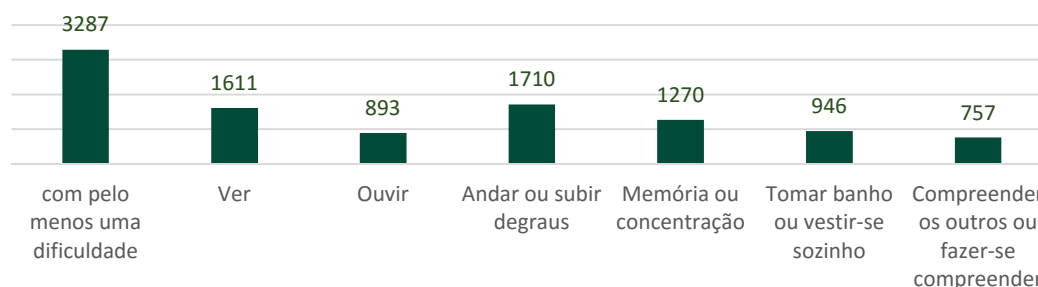
Um dos aspetos mais problemáticos diz respeito ao peso do desemprego. Em 2011, 51% dos desempregados na cidade estavam na situação de desemprego de longa duração, enquanto 23% dos desempregados eram jovens, sendo natural um agravamento substancial desde 2011 até hoje.

Em termos da situação perante o emprego, existe um grande número de pessoas em situação de inatividade, 12.304 indivíduos que correspondem a quase 50% da população. Já o número de pessoas que exercem atividades não qualificadas é de 1.103, correspondendo a cerca de 4,5% da população. Estes dados apontam para a existência de um grande número de pessoas que se encontram em situação de vulnerabilidade perante as possibilidades de obtenção de um rendimento considerado aceitável.

Em relação à dependência de subsídios (desemprego, doença, acidente ou outro temporário), rendimento social de inserção ou outro apoio social (indivíduos com mais de 15 anos), temos cerca de 4,5% da população. É importante referir o caso da população feminina com filhos a cargo, em situação de desemprego ou inatividade, que chega a representar cerca de 22% daquela população feminina, representando um risco acrescido de colocação em situação de pobreza.

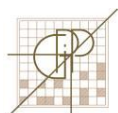
Ao nível da população residente com pelo menos uma dificuldade, em valores absolutos, são 3.287 os indivíduos com algum tipo de dificuldade. Por tipologia, as duas dificuldades com maior incidência são andar/subir degraus e ver.

N.º indivíduos residentes com dificuldades - 2011



Fonte: INE, censos 2011

Quanto à saída precoce da escola sem conclusão do ensino secundário no grupo etário de 18-24 anos, o município tem um valor abaixo de 20% (2011). Contudo estes dados não abrangem o contexto de formação, pelo que a taxa de abandono precoce de educação e formação (indicador associado à meta estratégica Europa 2020) poderá ser mais alta, apesar de no País termos assistido a uma diminuição de 5,6% entre 2011 e 2014.



## 1.2. Análise SWOT

### Ameaças:

- i) Declínio demográfico e económico acentuado do Interior Norte
- ii) Agravamento dos custos de contexto, nomeadamente na energia
- iii) Dificuldade crescente de fixação de recursos humanos qualificados, em especial de população jovem com formação superior
- iv) Aumento dos níveis de pobreza e de exclusão social, ligados a desemprego, envelhecimento, dificuldade de acesso a habitação digna ou à dependência na área da saúde

### Oportunidades:

- i) Contexto favorável em termos de política urbana europeia direcionada para promoção e apoio a estratégias DUS e reforço do policentrismo
- ii) Prioridade atribuída, no quadro das políticas públicas, ao reforço da sustentabilidade energética e ambiental dos sistemas de mobilidade e transportes
- iii) Incorporação da componente territorial nas políticas ativas de emprego, envolvendo entidades locais na sua definição e aplicação

### Pontos fracos:

- i) Agravamento das disparidades sociais e territoriais em termos de rendimentos disponíveis e de acesso a equipamentos e serviços urbanos
- ii) Declínio demográfico e económico acentuado do Centro Histórico
- iii) Modelo de mobilidade urbana ainda assente no transporte individual
- iv) Reequilíbrio estrutural em curso com destruição de emprego e impactos nos equilíbrios sociais
- v) Elevados níveis de desemprego, em especial da população jovem

### Pontos fortes:

- i) Reconhecimento crescente do papel da cidade em termos de equilíbrio territorial enquanto nó de polarização de subespaços regionais
- ii) Dinâmica de Vila Real (cidade-concelho) no contexto do interior da RN, em termos populacionais, económicos ou infraestruturais
- iii) Elevado nível de qualificação da população ativa, alavancado pela presença e capacidade da UTAD
- iv) Progresso acentuado nos índices de pré escolarização e escolarização



### 1.3. Desafios e Fatores Críticos de Sucesso

Uma das questões estratégicas assenta no desafio de se conseguir uma cidade com menor taxa de utilização automóvel nas deslocações diárias. Para isso, torna-se indispensável reforçar a multimodalidade, através da priorização do transporte público e da qualificação do espaço público, sobretudo nos principais eixos de ligação pedonal, e melhorar a gestão do estacionamento e das cargas e descargas na zona central, enquadrando estas intervenções numa estratégia capaz de incorporar uma política de inclusão que dê resposta aos desafios colocados por uma população mais envelhecida mas que se pretende mais ativa e mais saudável, facilitando o acesso a bens e serviços para as comunidades mais desfavorecidas, ao privilegiar os modos menos motorizados.

A perda de população do Centro Histórico está intimamente ligada à perda progressiva de importância comercial, e a regeneração de ambas as atividades pressupõe que seja possível alterar a forma como população, comerciantes e promotores/proprietários olha para este espaço privilegiado da cidade. A combinação certa de investimento público com investimento privado, em especial no edificado, deverá ser o mote para a inversão daquela tendência. Mas para que o investimento privado efetivamente seja realizado, torna-se fundamental vencer o duplo desafio que o condiciona: mostrar as virtudes de investir aqui, mostrando uma estratégia de médio prazo, não errática e que será mantida, apesar dos ciclos políticos - para o que se torna indispensável a aprovação deste plano enquanto instrumento de estabilidade - e apoiar o investimento, disponibilizando soluções através do IF.



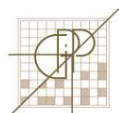
A estratégia terá de criar condições para ultrapassar o desafio de reabilitar as áreas ambientalmente mais degradadas, quer porque os espaços públicos não oferecem condições, quer porque os edifícios estão sobrelotados ou em estado de abandono e/ou ruína, fazendo desta zona uma das mais qualificadas ambientalmente. O impacto positivo em termos de eficiência energética, pela capacidade de induzir alterações na repartição modal, e pela diminuição do consumo na

própria construção, terá de ser devidamente transmitida aos cidadãos.



Os indicadores sociais apontam para a existência neste território de grupos sociais com particular vulnerabilidade de exclusão social, situação que constitui um grande desafio para a sociedade em geral, e em particular para as organizações do setor cooperativo e social. Perante a pluralidade de dimensões que são necessárias mobilizar para este combate, quer do ponto de vistas das áreas de intervenção e diversidade de destinatários, quer da dimensão e natureza das instituições, este só será eficaz e eficiente se suportado numa intervenção territorializada, que priorize os territórios de intervenção e assegure a articulação das políticas e dos atores relevantes.

A instabilidade financeira, associada à austeridade tem claras implicações na capacidade de endividamento, pública e privada, originando menor disponibilidade das famílias, das empresas e das instituições públicas para investirem, seja no imobiliário, na eficiência energética, no combate à exclusão social ou na educação, o que constitui um grande desafio para a cidade. Impulsionar uma nova relação UTAD/ jovens, em especial na criação de fatores de diferenciação que funcionem como uma imagem de marca que atraia estudantes do exterior, pode ser uma aliada neste combate, em particular se assente numa estratégia que também permita atrair investimento, moradores, e atividades económicas.



## 2. ESTRATÉGIA

### 2.1. Objetivos e definição da estratégia

#### Visão

*Em 2020, a Cidade de Vila Real será uma cidade mais atrativa e mais próspera, capaz de criar condições de desenvolvimento de novas atividades, assegurando de forma sustentável mais emprego e rendimento, mais justa e mais saudável, promovendo a coesão económica, social e territorial.*

A visão apresentada representa um futuro desejado que, para ser alcançado, pressupõe a adoção de uma estratégia. Essa estratégia é suportada por 3 pilares temáticos (que representam outras tantas dimensões correspondentes aos 3 planos integrados pelo PEDU), com os respetivos objetivos e as medidas para os alcançar, e num quarto pilar, transversal, que assegurará a capacidade de governança.

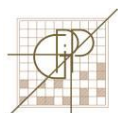
A seleção de objetivos estratégicos que incorporam e concretizam os objetivos temáticos definidos pela UE e pelo País, asseguram maior coerência com as respetivas estratégias. Identificam-se em seguida os referidos pilares, designados por Eixos estratégicos, e os respetivos Objetivos.

#### EIXO 1: PROMOVER A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Visa a promoção da Mobilidade Urbana Sustentável, ancorada numa estratégia de baixo teor de carbono, que favorece a redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), e a diminuição da intensidade energética, implementada através de intervenções dirigidas ao aumento da quota do Transporte Público e dos Modos Suaves, em particular nas deslocações associadas à mobilidade quotidiana.

##### Objetivos do Eixo 1

- Priorizar o transporte público e melhoria da rede de interfaces, combinada com a utilização de tecnologias de apoio à gestão e informação para melhorar a competitividade daqueles
- Qualificar o espaço público, sobretudo nos principais eixos de ligação pedonal, de modo a aumentar a quota dos modos suaves e do transporte público nas deslocações diárias
- Criar fatores de diferenciação que funcionem como uma imagem de marca que atraia estudantes do exterior (do País e estrangeiros)
- Alcançar uma cidade mais sustentável, com melhor ambiente e melhor qualidade de vida



## EIXO 2: REGENERAR O CENTRO HISTÓRICO

Pretende-se a Regeneração e Valorização do Centro Histórico, através de uma estratégia direcionada para o reforço da sua atratividade, visando a reabilitação e regeneração social do tecido urbano, a criação de equipamentos âncora, novos alojamentos (nomeadamente de estudantes) e espaços comerciais, na procura do rejuvenescimento da população residente e da revitalização e diversificação das atividades, melhorando o ambiente urbano.

### *Objetivos do Eixo 2*

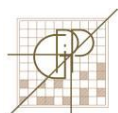
- Inverter a tendência de declínio do Centro Histórico, atraindo investimento, moradores e atividades económicas e promover a reabilitação do tecido urbano, adaptando-o às exigências atuais, sem prejuízo da sua identidade morfológica, histórica e patrimonial
- Transformar o Centro Histórico numa zona exemplar e motivadora da transição para um modelo de vida mais sustentável, com melhor qualidade ambiental, e promotor de eficiência energética e da redução da poluição do ar e do ruído
- Priorizar o investimento, disponibilizando e enquadrando as intervenções que poderão vir a merecer apoios, nomeadamente através do Instrumento Financeiro que nodará ter aqui um papel relevante

## EIXO 3: INCLUSÃO SOCIAL E COMBATE À DISCRIMINAÇÃO

A estratégia proposta assenta na promoção da inclusão social dos cidadãos mais afetados pela pobreza e/ou dos grupos-alvo expostos a um maior risco de discriminação ou exclusão social, pertencentes às comunidades desfavorecidas identificadas, abordando as necessidades específicas existentes nas áreas delimitadas, de forma multisetorial e integrada, através de ações que, na sua maior parte, se pretende sejam executadas em parceria.

### *Objetivos do Eixo 3*

- Priorizar os territórios de intervenção e assegurar a articulação das políticas setoriais, e dos atores relevantes, mediante uma intervenção territorializada
- Assegurar a inclusão ativa e a regeneração social dos grupos de risco nos territórios prioritários, com especial atenção à igualdade de oportunidades, igualdade de género, e acesso a serviços sustentáveis
- Promover e apoiar estratégias de intervenção que priorizem a redução e prevenção do abandono escolar e a promoção da igualdade de acesso ao ensino
- Incorporar uma política de inclusão que dê resposta aos desafios colocados por uma população mais envelhecida mas que se pretende mais ativa e mais saudável



#### EIXO 4: GOVERNAÇÃO E PARTICIPAÇÃO

Com este Eixo pretende-se assegurar os meios para garantir a prossecução do PEDU com eficácia e eficiência, nomeadamente no que respeita ao seu modelo de governação, à sua equipa técnica, aos mecanismos de acompanhamento e avaliação e ao envolvimento e responsabilidades dos parceiros.

Visa assegurar ainda que as fases seguintes do Plano são desenvolvidas de forma transparente e participativa, facilitando a participação dos cidadãos e dos vários agentes, comunicando as bases para a decisão de forma transparente e inteligível para a população em geral, e intensificando ações de educação, formação e sensibilização para uma nova cultura de sustentabilidade urbana.

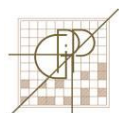
##### *Objetivos do Eixo 4*

- Criar as condições para o exercício eficaz e eficiente das competências e atribuições do município enquanto Autoridade Urbana
- Assegurar o envolvimento e a participação ativa dos “stakeholders”, divulgando informação aos cidadãos e às empresas e capacitando os beneficiários

#### *Coerência e Articulação entre os Programas/Planos e a Estratégia do PEDU*

O objetivo deste ponto prende-se com a relação que é importante estabelecer entre a Estratégia do PEDU com o Quadro de Orientações e Compromissos, ao nível europeu e nacional, decorrente dos vários instrumentos, planos/programas, aferindo a respetiva relação e integração estratégica e programática, destacando-se os seguintes pontos de contacto:

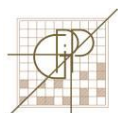
- POISE - Este Plano encontra-se intimamente ligado a este PO já que são mobilizados os seus 2 Objetivos Temáticos na estruturação estratégica e programática do PEDU através do seu Eixo 3.
- NORTE2020 - Este Plano encontra-se diretamente ligado a este PO através dos seus 4 eixos temáticos e respetivas medidas já que são mobilizadas várias das PI de 4 dos seus 10 Eixos Prioritários (Sistema Urbano/Inclusão Social e Pobreza/Educação e Aprendizagem ao Longo da Vida/Assistência Técnica) na estratégia do PEDU, sendo que essa mobilização procura articular, sempre que possível, financiamentos FEDER e FSE.
- CIDADES SUSTENTÁVEIS 2020 - Existe uma forte relação deste Plano com aquele, uma vez que o PEDU mobiliza, através dos seus 4 Eixos e de modo direto, a maioria das medidas dos Eixos Estratégicos 2, 3 e 4 daquele, em particular as medidas 2.A/2.B/2.C/2.D/3.A/3.C/3.D/4.A/4.B, mas também as medidas 1.A/1.B/1.D/1.E.
- DIRETRIZES NACIONAIS PARA A MOBILIDADE - Este Plano tem uma fortíssima relação com aquelas, já que são mobilizadas 10 das suas 11 Linhas de Orientação na estruturação





estratégica e programática do PEDU através dos seus Eixos 1, 2, e 4, em especial com as suas Linhas A/B/D/E/F e com a maioria dos seus objetivos, com os quais apresenta forte correlação e, embora de modo mais fraco, com as outras Linhas C/H/I/J/K, através daqueles Eixos já referidos.

- PPBOMS - O PEDU possui uma estreita relação com o primeiro dos Objetivos Estratégicos daquele Plano, em especial com os seus 2 primeiros Eixos de Atuação e respetivos Objetivos Operacionais, com a maioria dos quais apresenta forte correlação e, embora de modo mais fraco, com os outros 2 Eixos de Atuação do segundo Objetivo Estratégico, através da Medida 2.3 do Eixo 2.
- ESTRATÉGIA NACIONAL PARA A HABITAÇÃO - O PEDU possui uma íntima relação com os 3 Pilares Temáticos daquela estratégia, já que são mobilizados 6 dos seus 8 Desafios, nomeadamente o 3/4/5/6/7/8 na estratégia do PEDU, sobretudo através do seu Eixo 2, mas também do seu Eixo 3.
- EIDT DOURO - Entre os dois instrumentos existe uma fortíssima relação, já que são mobilizados 3 dos 4 Eixos daquela estratégia regional no PEDU em todos os seus 4 Eixos, nomeadamente os Eixos 2 (Vetor 2.2)/3/4 e com a maioria dos seus objetivos, com os quais apresenta forte correlação.
- PROT NORTE - O PEDU possui uma íntima relação com vários dos objetivos e diretrizes estratégicas definidas pelo PROT, nomeadamente as D02.05/D03.08/D13.01/D13.05, as D11.07/D11.10/D11.11/D11.19/D11.20/D11.29/D22.04/D22.07/D33.05, a D11.27, as D01.01/D01.04/D01.09/D01.11/D15.04/D15.05/D15.06/D15.07, e as D11.01/D11.02, mobilizadas na estratégia do PEDU, através dos seus 4 Eixos.
- PMOT/ARU - A coerência e conformidade da estratégia do PEDU com a do PDM e ARU/PP correspondentes, deve ser vista no âmbito do reforço do papel da cidade de Vila Real e do seu Centro Histórico, enquanto principal núcleo urbano do concelho, passando pela organização e hierarquização do seu modelo de mobilidade, pela regeneração e revitalização do seu centro, e pelas intervenções dirigidas aos grupo-alvo, assente numa perspetiva de desenvolvimento sustentável, capaz de induzir uma clara atratividade e capacidade de reforço do papel regional da cidade.



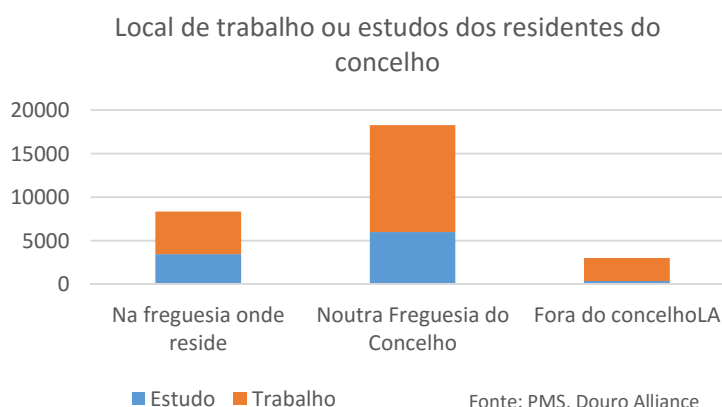
## 2.2. COMPONENTES DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL



### 2.2.1. Diagnóstico

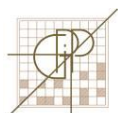
Segundo dados do instituto de Seguros de Portugal, no concelho de Vila Real, em 2011, existia um parque automóvel de cerca de 26.300 veículos ligeiros, correspondendo a uma taxa de motorização de 512 veículos/1000 habitantes. Entre 2001 e 2011, Vila Real teve um aumento de cerca de 36 % do seu parque automóvel acompanhando assim a tendência de evolução do parque automóvel registada para o país mas crescendo acima da média de Portugal Continental (+32% Vs +22%).

A análise dos dados dos padrões de mobilidade da população permite identificar que as deslocações casa-escola e casa-trabalho representam uma parte significativa das viagens geradas diariamente no concelho de Vila Real. Sendo que a maioria dos residentes do concelho trabalham (87%) e estudam (96%) no território concelhio, com grande parte dos postos de trabalho localizados nas freguesias da Cidade de Vila Real.

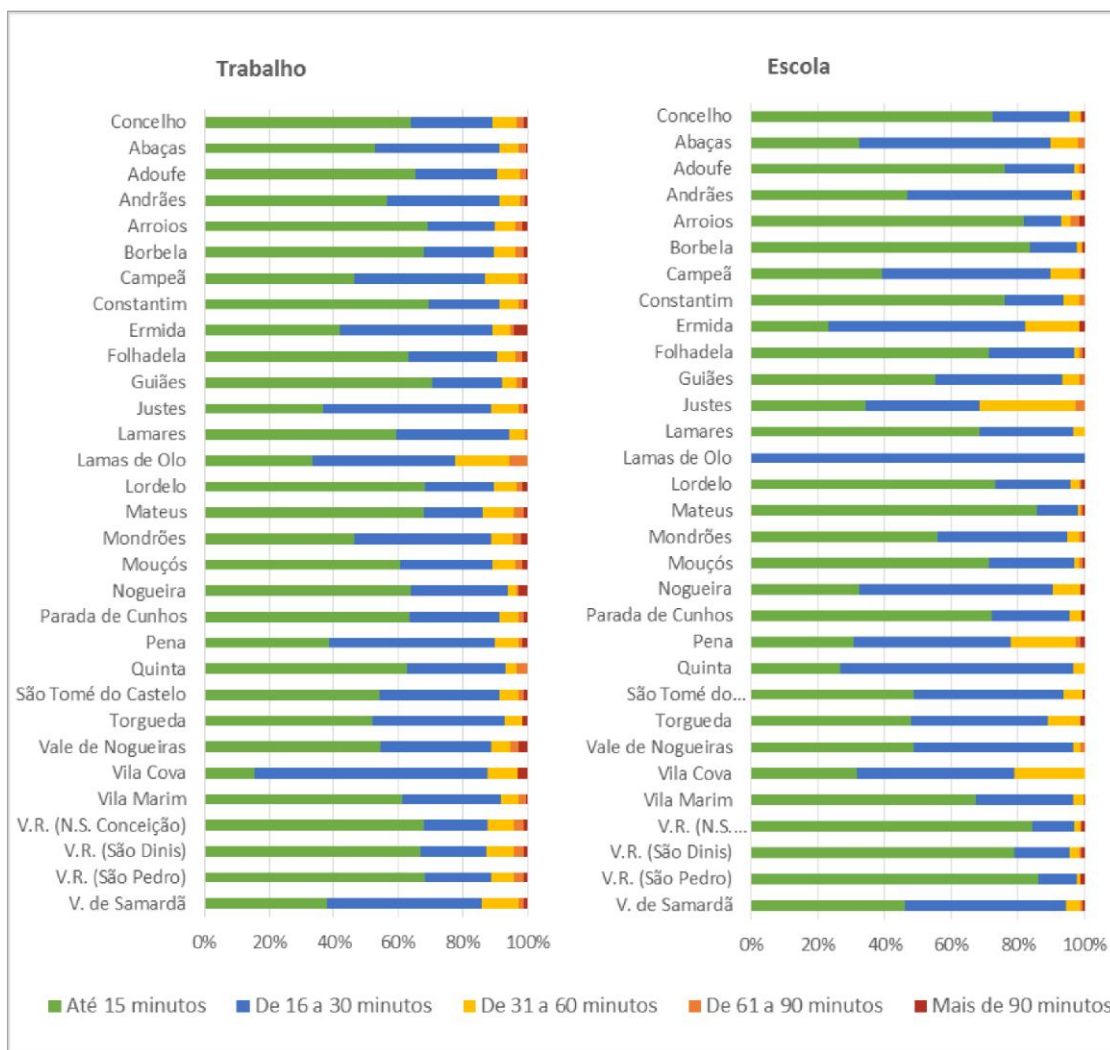


Sendo que a maioria dos residentes do concelho trabalham (87%) e estudam (96%) no território concelhio, com grande parte dos postos de trabalho localizados nas freguesias da Cidade de Vila Real.

Para ambos os motivos de deslocação, a elevada proporção de residentes que deslocam em Transporte Individual perante distâncias de deslocação que serão maioritariamente inferiores a



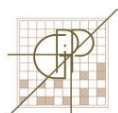
1,5 Km (em particular dentro da cidade). Identifica-se assim um claro potencial para a utilização dos Modos Suaves (MS), sobretudo nas freguesias da Cidade onde as distâncias são reduzidas e os declives razoáveis em várias zonas da cidade, sendo esta uma clara prioridade no modelo de mobilidade pretendido para o território de intervenção.



Tempo de duração das viagens dos residentes no concelho de Vila Real por freguesia e por motivo

Fonte: PMS, Douro Alliance

Esse potencial de tráfego pedonal é confirmado pela procura do modo “a pé” nas deslocações na mesma freguesia que representa mais de 30% em quase todas as freguesias, com as contagens de tráfego entre os principais polos geradores dentro da cidade a mostrarem valores de tráfego pedonal superiores em 50% ao registado noutros locais.



A oferta de Modos Suaves na cidade é essencialmente o modo pedonal, face a uma quase ausência de vias cicláveis atualmente em Vila Real. Constatando-se que uma boa parte das vias de ligação entre os principais polos geradores de tráfego apresentam larguras de passeios inferiores a 1,6 metros o que constitui um sério entrave à mobilidade dos utilizadores, reduzindo assim o potencial para deslocações pedonais entre eles.

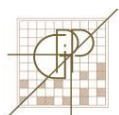
Apesar de uma insuficiência de dimensão dos passeios, de pavimentos desadequados e da existência de vários constrangimentos pontais nas vias, uma análise aos perfis dos arruamentos perspectiva-se em quase todas a possibilidade de aumento da largura dos passeios com recurso à redução da faixa de rodagem ou ao estacionamento.

Ao nível dos declives e limites à utilização dos passeios pelos diferentes utentes dos modos suaves, peões com mobilidade total ou reduzida e ciclistas, determinados com base nas boas práticas e recomendações nacionais e internacionais, conclui-se que é possível intervir em grande parte das vias estruturantes de ligação entre polos geradores porque têm declives inferiores a 2,5 %, ou seja oferecem a possibilidade de todos os peões e ciclistas se podem deslocar em médias (até 250 metros) ou longas (mais de 250 metros) distâncias, no entanto há alguns casos em que os declives superam os 2,5%, chegando a ser superiores a 5% pontualmente, pelo que será necessário encontrar soluções de continuidade para permitir a criação de corredores de ligação entre zonas.

Em resumo a cidade de Vila Real apresenta vias estruturantes com elevada capacidade de tráfego pedonal e com capacidade para a introdução de vias cicláveis, dado o espaço canal existente e a orografia onde estas se inserem. Com efeito, Vila Real apresenta na sua zona central (CH) passeios largos e vias pedonais que potenciam a presença de peões e onde poderá também ser promovida a utilização de



bicicletas nestas últimas vias. No entanto, existem zonas pedonais com uso misto, onde também os automóveis circulam mas que utilizam o espaço para estacionar em igualdade de direitos com peões. Esses corredores devem também atender à localização dos polos geradores e atender à natureza dos seus principais utilizadores.



Porém, a cidade de Vila Real apresenta vários locais de conflito frequente, em particular peão-automóvel, que será necessário eliminar, nomeadamente passeios muito estreitos ou sem continuidade, zonas de atravessamento e locais de estacionamento denso e ilegal.

A rede de transporte coletivo ao nível dos Circuitos Interurbanos concelhias é garantida por carreiras regulares operadas por 5 empresas privadas. Constata-se uma grande extensão das linhas interurbanas concelhias, sendo que a maioria dos aglomerados urbanos do concelho se encontram a menos de 40 minutos de viagem em transporte coletivos do centro da sede de concelho, excetuando alguns aglomerados das freguesias da Campeã e de Abaças, chegando a ter viagens na ordem dos 60 minutos. No entanto esta aparente proximidade é prejudicada pelas baixas frequências à semelhança do que ocorre em muitas zonas rurais do país, provocando uma procura reduzida.

Vila Real não dispõe de modos pesados de transporte coletivo, logo as 2 interfaces existentes consistem em 2 terminais rodoviários, a Central de Transportes do Seixo, recentemente ativada, e o terminal rodoviário da Rodonorte (privado), sendo considerados suficientes para as necessidades de conexão extra urbana.



A rede de transportes urbanos de Vila Real é composta por 4 linhas diurnas (2ª a sábado), 1 linha adicional diurna nos dias úteis, 1 linha aos domingos e 1 serviço noturno, sendo percorridos anualmente cerca de 730000 quilómetros. Nos últimos anos o número de passageiros tem-se mantido na ordem dos 1,5 milhões por ano. A análise da sua cobertura

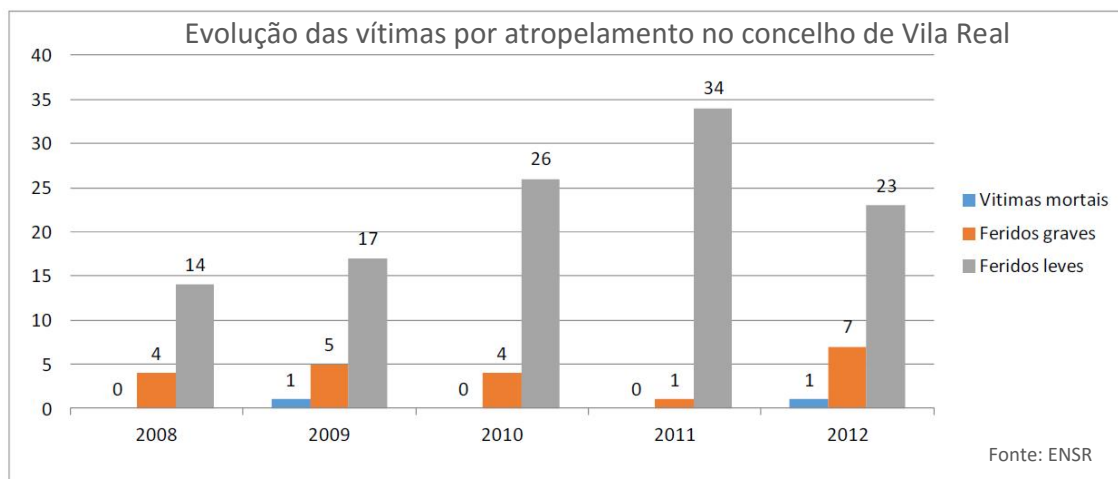
territorial permite constatar que quase todos os polos geradores estão servidos, com a exceção do centro de saúde de Mateus, situação que deverá ser resolvida.

O transporte coletivo urbano revela boas taxas de ocupação, graças às frequências e amplitude elevadas. Verifica-se um bom aproveitamento das necessidades de deslocação inerentes à presença de forte atividade no centro da cidade, à presença de residentes no centro igualmente e das necessárias ligações com e entre principais polos atratores de tráfego e outras zonas. No entanto constata-se que o potencial instalado está longe de ser esgotado existindo uma margem muito grande para o crescimento do n.º de passageiros/ano em TPU.

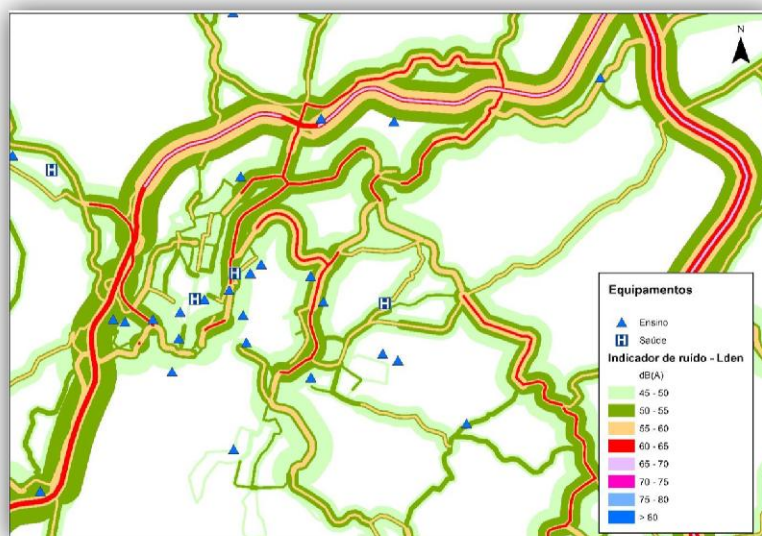
Numa análise da sinistralidade rodoviária do ano de 2007 (seguinte ao ano base dos objetivos da ENSR), verifica-se que o valor médio de mortes (3,0) cumpre os objetivos de 2011 e de 2015. Assim, o concelho encontrava-se em 2011 abaixo do limiar de sinistralidade fixado como objetivo para 2011, a média indica um número de mortos também abaixo do limiar, incluindo em 2012, e abaixo do novo limiar objetivo de 2015. No entanto e no que respeita a atropelamentos, as freguesias de N. S.ª da Conceição e de São Pedro concentram a grande maioria da gravidade e dos



acidentes com vítimas, 44 atropelamentos entre 2010 e 2012, exigindo-se uma atenção redobrada na redução destes números, em particular nas vias com concentração de acidentes.

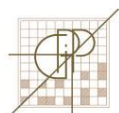


Relativamente ao ruído existem zonas mistas (serviços e habitação) em que se verificaram níveis de ruído que ultrapassassem o nível de ruído máximo de 65 dB (segundo o Regulamento Geral de Ruído), em concreto nas envolventes às avenidas 1.º de Maio, Aureliano Barrigas, da Noruega, da Europa, e ruas de Santa Iria e Promotores do Circuito de Vila Real. O mesmo acontece relativamente a algumas zonas sensíveis (escolas e hospital), nomeadamente na envolvente a alguns estabelecimento de ensino e do centro de saúde de Vila Real II.

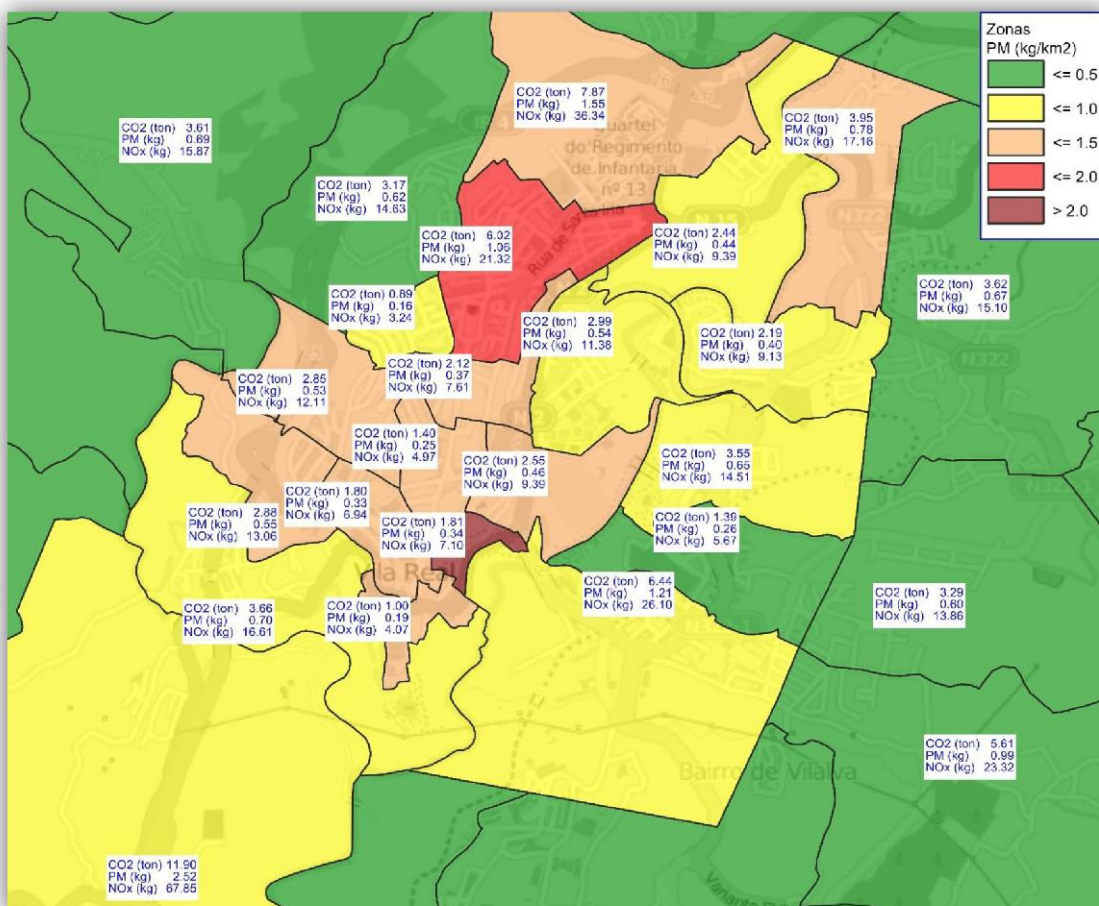


Assim as vias mais próximas a estas zonas deverão ser alvo de medidas que reduzam os níveis de ruído para os valores regulamentarmente aceitáveis, quer por redução do n.º de veículos a circular quer pela introdução de medidas de acalmia de tráfego.

Relativamente às emissões de matéria particulada, verifica-se que todas as zonas centrais e mais densamente urbanizadas situadas nas duas margens do rio Corgo, apresentam níveis elevados de emissões elevados ou muito elevados (entre 1 e 2 kg/km<sup>2</sup> ou superiores a 2 kg/km<sup>2</sup>, respetivamente). Os principais espaços públicos urbanos (jardins, praças e zonas de estadia e lazer)



situam-se maioritariamente também em zonas de elevadas emissões (entre 1 e 1,5 kg/km<sup>2</sup>). Importa assim abordar a redução das emissões de partículas PM em particular através da redução do uso do transporte individual motorizado.



**Emissões de gases poluentes na cidade de Vila Real (Modelo de Tráfego)**

Fonte: PMS, Douro Alliance

Ao nível das emissões de CO<sub>2</sub> Vila Real tinha emissões estimadas em 2005 (ano de referência para cálculo da meta do Portugal 2020) pelo setor dos transportes de 27692 Ton/CO<sub>2</sub> (fonte Agência Portuguesa do Ambiente – inventário de emissões por concelho), estando em linha com os valores apresentados por concelhos com características idênticas às de Vila Real. O modelo de mobilidade deverá assentar numa lógica de privilegiar os modos de transporte com menores emissões de CO<sub>2</sub>, utilizando-se este indicador como o referencial de medida da eficácia da estratégia.



### 2.2.2. Objetivos e definição da estratégia

Não obstante a ausência de elementos ao nível do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) no âmbito da CIM, e dadas as solicitações impostas pelas candidaturas PEDU, decidiu-se partir da consulta dos instrumentos de referência estratégica da área em apreço – Cidades Sustentáveis 2020, PROT Norte, e Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial (EIDT) da Região do Douro para o período 2014-2020 - para construir um primeiro esboço da estratégia inerente ao PMUS.

Assim, a versão que se disponibiliza, está devidamente enquadrada nos instrumentos estratégicos de referência, devendo ser tomada como uma versão preliminar sujeita ainda a ajustamentos resultantes da elaboração do diagnóstico e da integração dos procedimentos de participação pública, que deverão ser previstos para a primeira fase de elaboração do PMUS.

Em síntese, podemos afirmar que em termos de enquadramento estratégico, quer do ponto nacional, regional e local, existe uma clara aposta em políticas de promoção da mobilidade sustentável ao nível dos principais territórios urbanos ou seja, das cidades estruturantes como Vila Real, assentes na adoção de estratégias de baixo teor de carbono, através de medidas de fomento de modos mais sustentáveis e inclusivos de mobilidade, como os modos suaves e o transporte público, e assegurando assim melhor qualidade de vida e eficiência energética.

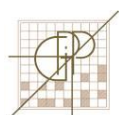
Assim, partiu-se para a hierarquização de um conjunto de objetivos estratégicos que incorporem as diretrizes do PROT, EIDT, PDM e também da estratégia Cidades Sustentáveis 2020 que, em simultâneo, sejam capazes de dar resposta aos objetivos referidos no aviso para esta componente a integrar no PEDU.

Como objetivo principal é definido a promoção da Mobilidade Urbana Sustentável, ancorada em estratégias de baixo teor de carbono, sendo que este objetivo pode ser declinado em dois objetivos gerais dirigidos ao sistema de mobilidade:

- redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE)
- diminuição da intensidade energética

Estes dois objetivos são possíveis de atingir de várias formas, mas existem algumas que contribuem especificamente para alcançar em simultâneo ambos os objetivos, razão pela qual deverão ser privilegiadas, do ponto de vista estratégico.

Com efeito, apesar de várias intervenções poderem contribuir para aqueles objetivos, como por exemplo, no setor da racionalização do transporte individual, nomeadamente através de intervenções na área do estacionamento, ou de medidas relativas aos usos do solo, na perspetiva da sua relação com o sistema de mobilidade, a verdade é que o seu impacto direto é menor ou mais demorado do que alternativas hoje possíveis.





E dentro dessas, merecem realce, pela sua eficiência relativamente aos objetivos atrás identificados, as intervenções de alteração da Divisão Modal da mobilidade, em especial aquelas que sejam dirigidas ao aumento da quota do Transporte Público e dos Modos Suaves, em particular nas deslocações associadas à mobilidade quotidiana. Sendo importante ter presente que o tráfego urbano é responsável por cerca de 40% das emissões decorrentes do transporte, continuando a deter um peso significativo nas emissões de GEE em Portugal (23.8%), muito superior ao que detem na média da UE28 (19.1%), de acordo com os dados do INE (2012).

É no território urbano, mais propriamente no centro das cidades que, pela sua própria natureza constituem polos geradores de procura e oferta do sistema de mobilidade, que a escala deste tipo de intervenções é adequada, para os vários níveis de intervenção modal referidos anteriormente.

Sendo também importante perceber que, apesar da concentração territorial das intervenções nestes territórios centrais, não deixará de existir um impacto destas medidas e intervenções, em termos do todo municipal, no que diz respeito aos 2 objetivos identificados, face à relação que existe entre o que acontece, a este nível ambiental, na cidade e no concelho. Quer por ser na cidade que se concentram as principais atividades geradores de tráfego, quer porque do ponto de vista das emissões de GEE, o impacto é de escala global.

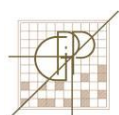
Com base nos objetivos estabelecidos anteriormente, optou-se por organizar a estratégia de intervenção ao nível do PEDU, assente em 3 eixos, sendo dois de natureza mais temática e o terceiro de natureza transversal, servindo de suporte aos restantes dois eixos temáticos.

### Eixo 1 - Promoção dos modos suaves de mobilidade

- intervenções na perspectiva da criação ou requalificação de infraestruturas e serviços de apoio à mobilidade suave, incluindo a deslocação pedonal e ciclável, estabelecendo abordagens com incidência direta sobre estes dois modos, quer do lado da oferta, quer da tipologia de utilizadores, nomeadamente ao nível da segurança, conforto ambiental, interligação com os TPU, entre outros.

### Eixo 2 - Promoção dos Transportes Públicos

- intervenções de qualificação a atração dos TPU, favorecendo este em detrimento do uso do transporte individual, nomeadamente através da melhoria e organização da rede de interfaces e respetiva inserção urbana no território, reforço da integração multimodal, e melhoria das condições de oferta, priorizando a mobilidade e o acesso às infraestruturas, bem como as condições de segurança e conforto das paragens.



### Eixo 3 - Promoção de Sistemas de Informação e Gestão

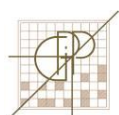
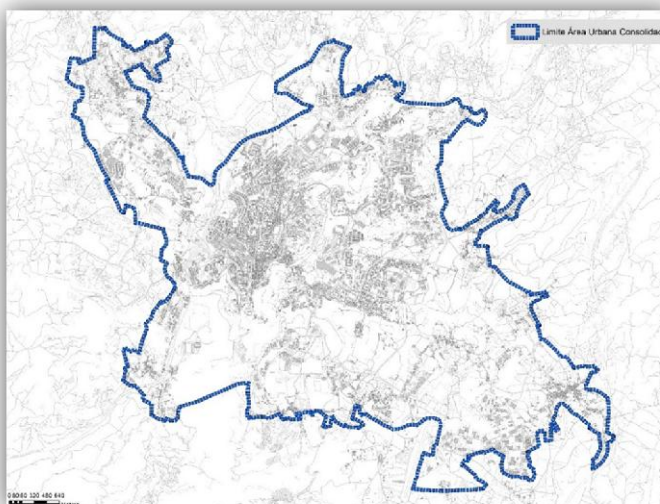
- intervenções e investimentos na criação de sistemas inteligentes de informação e gestão do sistema de mobilidade, permitindo a generalização de informação aos utilizadores em tempo real e a monitorização, gestão e controlo dos impactos gerados pelo tráfego em termos ambientais, em especial no que toca às emissões de GEE.

#### Territorialização da estratégia

Conforme se explicou anteriormente a estratégia de intervenção ao nível do PEDU implica, desde logo, uma mudança de escala, já que o PEDU adota a escala regional/ intermunicipal e municipal definida na EIDT da Região do Douro (2014-2020) e no Plano de Mobilidade Sustentável do Eixo Urbano Vila Real | Peso da Régua | Lamego e Territórios Envolventes como referenciais estratégicos, assumindo que estas devem ser operacionalizadas à escala da área urbana, cabendo ao PEDU definir a escala territorial adequada a este tipo de intervenção.

Mas a mudança de escala tem também uma outra consequência, já que o nível pretendido pela natureza do PEDU deve significar, na prática, um foco naquelas medidas e propostas que serão mais eficientes e adequadas, atendendo à escala de intervenção, priorizando umas em detrimento de outras que possam ser consideradas menos adequadas, por terem menor relevância para o alcance dos objetivos enunciados.

O Território do PEDU corresponde à cidade de Vila Real, tal como esta foi delimitada no PDM, abrangendo a totalidade das zonas urbanas das freguesias de Vila Real (engloba as antigas freguesias de S. Dinis, S. Pedro, e N.ª Sr.ª da Conceição), Mateus, Arroios, e Lordelo, e ainda parte das freguesias de Folhadela, Constantim, e Parada de Cunhos. Assim e para efeito das intervenções propostas ao nível da mobilidade, é este o território que é indicado.



## Áreas temáticas de mobilidade selecionadas

Para este território e em função da estratégia apresentada anteriormente, foram previamente identificadas as áreas de intervenção (quer estas decorram das orientações estratégicas definidas previamente, quer decorram do que o Plano de Mobilidade defina, quando for o caso) que são estratégicas e prioritárias para o PEDU.

Essas áreas devem ser selecionadas em função de alguns critérios, nomeadamente:

- ✓ serem aquelas que mais fortemente contribuem para a diminuição dos valores de emissão dos GEE, contribuindo assim para os objetivos da Região e para os objetivos nacionais e europeus;
- ✓ serem aquelas que mais fortemente contribuem para a eficiência energética, através da diminuição do consumo de combustíveis fósseis, contribuindo assim para os objetivos da Região e para os objetivos nacionais e europeus;
- ✓ serem aquelas que, cumprindo com aqueles critérios anteriores, mais facilmente possam ser enquadradas nas tipologias de intervenções previstas para serem financiadas, através da mobilização da PI 4.5 pelo PEDU;
- ✓ serem aquelas que mais facilmente possam contribuir diretamente para os objetivos definidos nas outras duas dimensões do PEDU ou seja, para a regeneração urbana e para a inclusão social das comunidades desfavorecidas.

Com esta metodologia, procedeu-se ao processo de seleção e hierarquização das áreas temáticas de intervenção futura, de acordo com a estipulação dos objetivos gerais e específicos das orientações estratégicas identificadas para o território, mas incorporando objetivos de coerência com as prioridades de investimento tipificadas nos documentos da estratégia Norte 2020, Portugal 2020, e Europa 2020, que deverão ser acauteladas para a prossecução da estratégia municipal e para o cumprimento das orientações regionais, nacionais e europeias.

A metodologia desenvolvida focaliza-se, finalmente, na definição de um Plano de Ação que identifica um território e um número restrito (porque priorizado e selecionado) de iniciativas estruturantes capazes de, quando devidamente organizadas, encadeadas e concretizadas, permitir alcançar aqueles objetivos naquele território, de forma eficiente.

As áreas temáticas de intervenção selecionadas, neste caso da cidade de Vila Real, são aquelas que tinham sido anteriormente identificadas ou seja, os modos suaves e os transportes públicos (TPU).

Isto não significa uma desvalorização das restantes áreas do sistema de mobilidade urbana, significa apenas que aquelas áreas, sendo importantes, não são prioritárias em termos de elaboração do PEDU, precisamente porque não cumprem integralmente todos os critérios de seleção.



## Das áreas temáticas às propostas

Em função da delimitação do território de intervenção selecionado referido anteriormente, e escolhidas as áreas temáticas de intervenção, foi desenvolvida uma metodologia para selecionar as propostas em concreto.

Com o conhecimento do funcionamento do sistema de acessibilidades e do modelo de mobilidade, em especial dos Modos Suaves e dos Transportes Públicos Urbanos e da sua articulação, obtidos na fase de diagnóstico, e conhecidas as disfunções e as potencialidades do território em causa em matéria de deslocações naqueles modos, foi possível uma prévia definição das soluções a implementar.

Mas a identificação dos elementos estruturantes de cada área (Modos Suaves, TPU, Interfaces, Qualidade do ambiente urbano), e a visão integrada dos principais constrangimentos e potencialidades para uma mobilidade mais sustentável, precisavam de ser complementados com uma abordagem mais fina à escala da intervenção. Com o recurso aos SIG efetuou-se o cruzamento de toda a informação necessária à caracterização do território e permitiu a leitura espacial das várias variáveis.

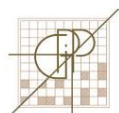
A análise da acessibilidade permitiu avaliar as condições de acesso pedonal e ciclável a equipamentos coletivos, a paragens e interfaces de transportes, e, em geral, a pontos singulares do território cujo uso interesse potenciar, através da identificação das áreas de influência/polarização desses pontos.

Na prática, procura-se melhorar as condições de acessibilidade nas áreas de influência de equipamentos, infraestruturas de transportes, áreas comerciais e de serviços, e, em geral, de áreas de centralidade urbana, no sentido de reduzir distâncias, tempos e custos de deslocação para os utilizadores, através da seleção de percursos estruturantes a partir dos (e entre estes) interfaces de transporte (paragens de TPU) até aos pontos de oferta (equipamentos, zonas de grande concentração de oferta, etc.).



Na caracterização das redes e dos movimentos de peões e bicicletas, foram realizadas análises na perspetiva de uma dupla dimensão ocupação do território / padrões de mobilidade.

Adicionalmente, procurou-se identificar eventuais zonas em que a oferta de percursos pedonais e/ou rede ciclável estruturantes pode ser introduzida ou reforçada, de modo a dar continuidade à rede já existente e/ou a colmatar as falhas identificadas.

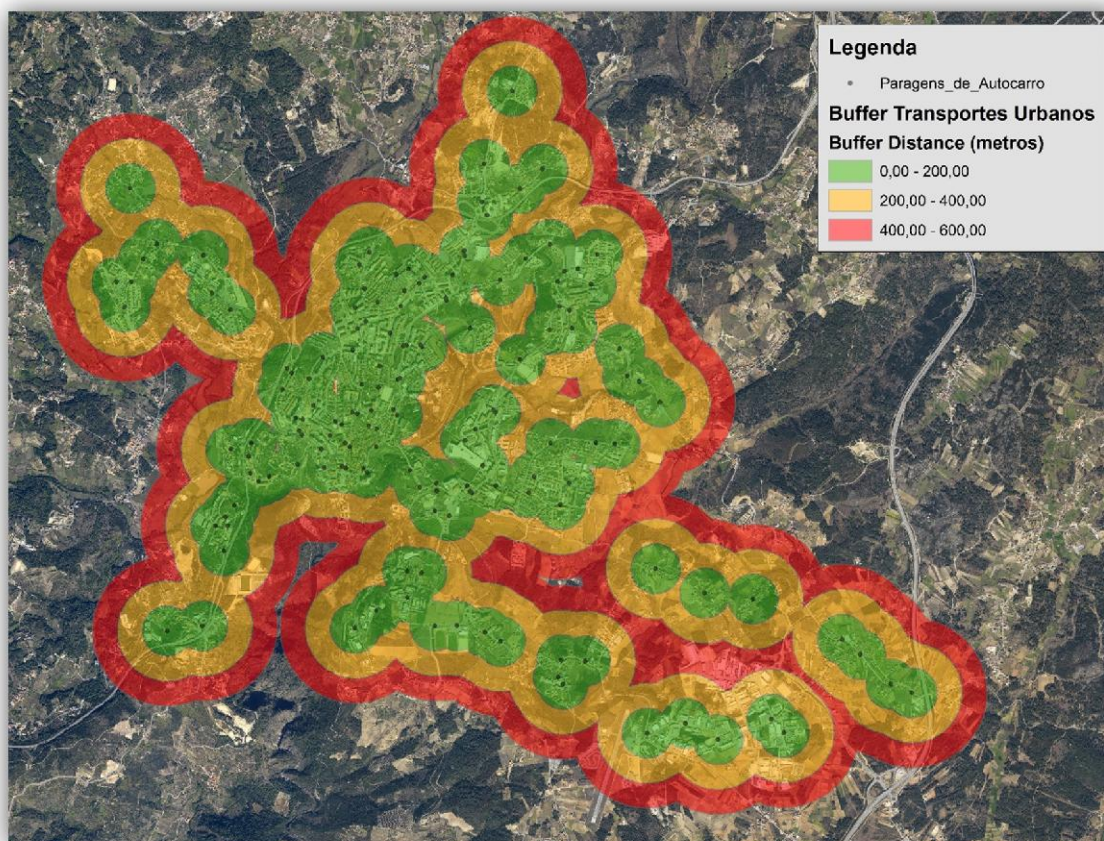


## Resultados obtidos

A análise relativa às redes e deslocações englobou a caracterização das principais zonas e percursos de peões e bicicletas (onde se concentram os maiores fluxos), assim como das zonas com maior potencial de transferência das deslocações para estes modos (as quais foram alvo de atenção especial na fase de formulação de propostas), de modo a estabelecer uma hierarquização dos percursos e analisar a coerência da rede.

A metodologia permitiu identificar os corredores estruturantes ou seja, as artérias capazes de suportar as deslocações diárias numa estratégia tripla, em função da distância (até 1 Km a pé, até 4 Km de bicicleta, e mais do que esta distância em TPU) e da natureza dos utentes (crianças e idosos, em menores distâncias e só a pé ou de TPU, doentes preferencialmente de TPU), artérias que, no caso dos percursos estruturantes pedonais foram sempre selecionados em função da sobreposição de eixos pedonais aos eixos de TPU.

Adicionalmente, foram identificadas zonas onde o potencial de viagens de curta distância não está a ser completamente aproveitado, seja por deficiências qualitativas da rede, seja pela existência de barreiras à livre circulação dos peões e bicicletas.



### Eixos Pedonais Estruturantes

Requalificação dos eixos pedonais estruturantes do centro cidade identificados, através da adaptação em termos de segurança e conforto à intensidade de utilização e à natureza dos utentes, em especial os de mobilidade condicionada, reforçando as condições da estrutura física para incentivar a mobilidade pedonal entre zonas de atração, e entre estas e as paragens dos TPU localizadas ao longo dos eixos pedonais estruturantes, e vice-versa.

Tem como objetivos específicos aumentar o modo pedonal como principal modo de deslocação, reforçando a atratividade comercial ao longo daqueles eixos para a instalação de comércio e serviços, aumento potencial das condições de saúde dos utilizadores, reforço da utilização do modo TPU para as deslocações de e para o exterior da zona de intervenção, diminuição das necessidades de estacionamento em espaço público, diminuição das emissões de GEE, diminuição de consumos energéticos, diminuição do ruído ao longo daqueles arruamentos, melhoria da qualidade de vida dos utentes, moradores e trabalhadores naquelas zonas e, em especial, ao longo dos eixos estruturantes.

### Eixos Cicláveis Estruturantes

Estruturam as ligações entre polos de concentração de atividade comercial e serviços, como por exemplo a estruturação do eixo ciclável centro cidade - UTAD.

Significam a necessidade de adaptação em termos de segurança e conforto à intensidade de utilização e à natureza dos utentes, em especial ciclistas jovens estudantes, reforçando as condições da estrutura física para incentivar a mobilidade ciclável entre as zonas, e entre estas e as paragens dos TPU ao longo dos eixos pedonais estruturantes, e vice-versa.

Tem como objetivos específicos aumentar o modo ciclável como principal modo de deslocação em distâncias entre 1Km e os 4 Km, em especial para os estudantes universitários, nomeadamente os que residam nas residências universitárias, reforçar a segurança e atratividade daquelas zonas de concentração de comércio e serviços e do campus da UTAD, aumento potencial das condições de saúde dos utilizadores, reforço da utilização do modo bicicleta para as deslocações de e para o exterior da zona, diminuição das necessidades de estacionamento em espaço público, diminuição das emissões de GEE, diminuição de consumos energéticos, diminuição do ruído ao longo daqueles arruamentos, melhoria da qualidade de vida dos utentes, moradores e trabalhadores naquelas zonas e, em especial, ao longo do eixo estruturante.

### Corredores TPU de Procura Elevada

Estruturam em especial as ligações aos equipamentos de saúde, em função da natureza específica da maioria dos seus utentes, associados sempre que possível a corredores estruturantes em modos suaves, bem como as ligações entre a infraestrutura rodoviária principal e os interfaces de Transportes Coletivos.



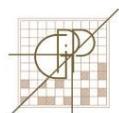
Traduzem-se na estruturação de um corredor urbano de procura elevada, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando nomeadamente corredores específicos "em sítio próprio" (designadamente corredores BUS convencionais), adaptando os arruamentos urbanos atuais em termos de segurança e conforto à intensidade de utilização e à prioridade pretendida para os TPU, reforçando as condições da estrutura física para incentivar a mobilidade em TPU entre as zonas, e aumentar o grau de acessibilidade aos serviços hospitalares, inclusivamente em situações de emergência.

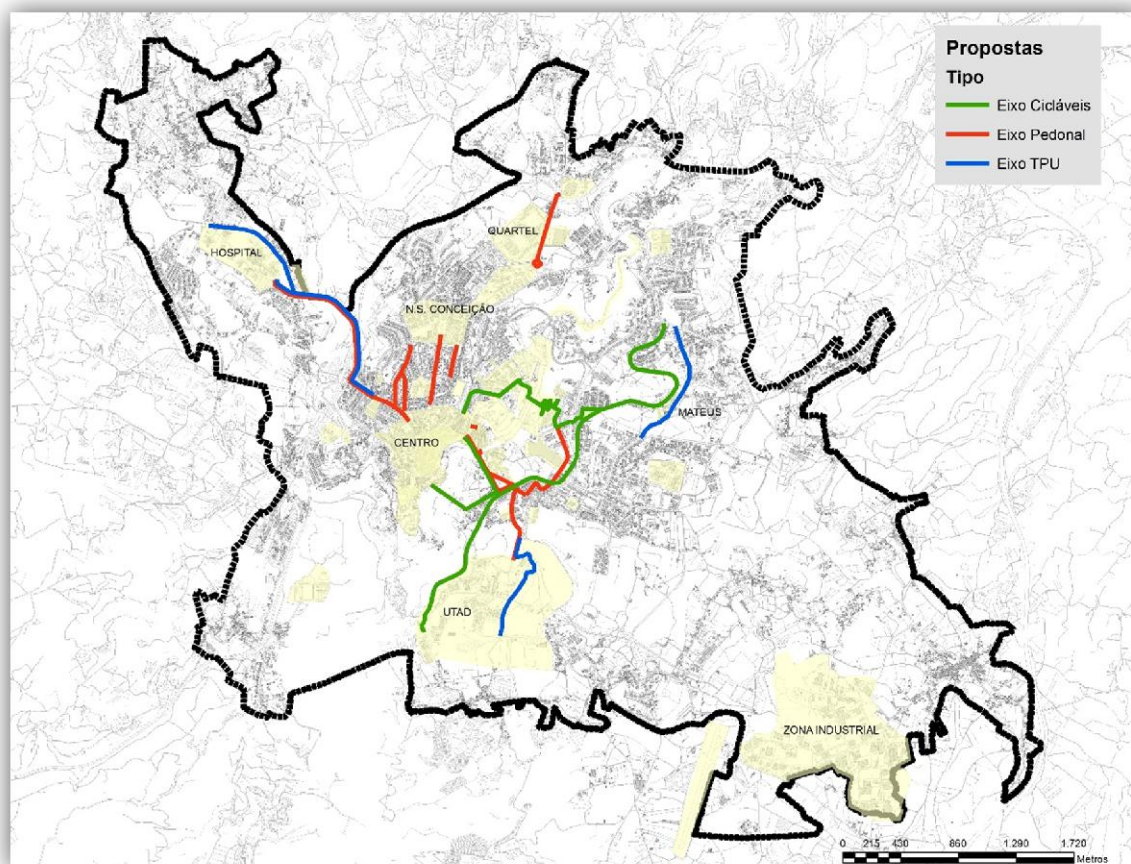
Tem como objetivos específicos o reforço da utilização do modo TPU para as deslocações de e para o exterior da zona, aumentar o modo TPU como principal modo de deslocação para percursos de distâncias maiores que 1 Km no acesso a equipamentos de saúde, reforçando a atratividade comercial dos TPU ao longo daquele eixo estruturante, aumento potencial das condições de saúde dos utilizadores, diminuição das necessidades de estacionamento em espaço público, diminuição das emissões de GEE, diminuição de consumos energéticos, diminuição do ruído ao longo daqueles arruamentos, melhoria da qualidade de vida dos utentes, moradores e trabalhadores naquelas zonas e, em especial, ao longo do eixo estruturante.

### **As zonas pedonais**

A verdade é que o peão encontra-se, ainda, em inferioridade de condições em relação ao automóvel nas cidades, sendo em muitas zonas o seu movimento fortemente condicionado pela presença de tráfego, com consequências importante ao nível da sua segurança, como evidenciam os números sobre a sinistralidade e segurança.

Por outro lado, as zonas pedonais complementadas com um atrativo serviço de TPU e uma adequada regulação do acesso a cargas e descargas, fazem aumentar o volume de negócios do comércio dessas zonas, como demonstram as experiências recolhidas em várias cidades do mundo por um estudo da UITP em 2001.



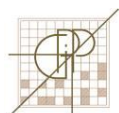


### Principais resultados

Uma vez que é extremamente difícil (para não dizer impossível) conseguir uma avaliação local da redução das emissões de GEE diretamente relacionadas com a implementação das ações aqui previstas, deverá encontrar-se uma metodologia mais abrangente e com base em dados disponíveis e fiáveis. No entanto assume-se que as ações aqui preconizadas serão as principais medidas locais no sentido de cumprir uma estratégia de baixo teor de carbono, em particular para a área urbana de Vila Real, ou seja as de maior impacto no cumprimento das objetivos e metas previstas no Norte 2020.

O resultado principal que se espera obter é uma redução de emissão de GEE como resultado da transferência do modo de transporte automóvel individual para os modos suaves e os TPU.

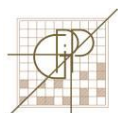
Assim e atendendo a que a meta 2023 para a Região Norte é uma emissão de 4.960.000 (Ton/CO<sub>2</sub>) em 2023, será com base nos cálculos de emissões de CO<sub>2</sub> do concelho de Vila Real do INE (e APA quando disponíveis) para o setor dos transportes, que será calculado o indicador de resultado das intervenções nas 3 Medidas, cujo valor representará uma emissão estimada dos GEE (Ton/CO<sub>2</sub>). Mesmo sendo um indicador obtido de forma indireta e cujo valor diz respeito à totalidade do concelho, a verdade é que os resultados obtidos a este nível no Território do PEDU,





face á dimensão e intensidade das atividades do mesmo, tem um impacto direto no valor final do concelho.

A definição da meta concreta utiliza o mesmo conceito definido no Portugal 2020 para a meta de emissão de GEE (+1% do valor de 2005), pelo que se exige que o setor dos transportes em Vila Real seja responsável por um valor máximo de emissão de 27.969 Ton/CO2 em 2023, sendo esse o seu contributo (máximo) para o valor global da meta Norte 2020.



## 2.3. COMPONENTES DO PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA



### 2.3.1. Objetivos estratégicos

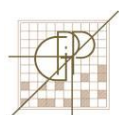
Como nota introdutória do Plano de Ação para a Regeneração Urbana de Vila Real (PARUVR) importa referir que o âmbito territorial deste plano a incluir no PEDU, corresponde a todo o território incluído na denominada Área de Reabilitação Urbana (ARU) do Centro Histórico de Vila Real, a qual foi delimitada de acordo com Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU), estando incluída na tipologia de centro histórico e que se pode considerar "herdeira" da ACRRU que já existiu precisamente na mesma área e que foi extinta nos termos do RJRU.

A área desta ARU corresponde também à zona central da cidade de Vila Real e, como tal, à parte central do Território do PEDU, uma vez que este último corresponde à cidade de Vila Real, tal como esta foi delimitada no PDM, sendo assim toda a ARU classificada como solo urbano no PDM de Vila Real, correspondendo em concreto ao denominado perímetro urbano da cidade de Vila Real.

De acordo com o RJRU, é competência das Câmaras Municipais a definição da estratégia de reabilitação sendo esta “ *uma componente indispensável da política das cidades e da política de habitação, na medida em que nela convergem os objetivos de requalificação e revitalização das cidades, em particular das suas áreas mais degradadas, e de qualificação do parque habitacional, procurando-se um funcionamento globalmente mais harmonioso e sustentável das cidades e a garantia, para todos, de uma habitação condigna.*”, a qual deverá ser consubstanciada na delimitação de uma (ou mais) Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) a aprovar pela respetiva Assembleia Municipal.

Nesse sentido, a Assembleia Municipal de Vila Real aprovou a 27 fevereiro de 2014 a delimitação de várias Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) no concelho, entre as quais a Área de Reabilitação Urbana do Centro Histórico de Vila Real, cujo território será totalmente incluído neste PARU.

A ARU do Centro Histórico de Vila Real engloba a zona central da cidade de Vila Real, desde o Largo do Pioledo, a norte, até ao cemitério de S. Dinis, na Vila Velha, a sul, incluindo também o Bairro dos Ferreiros, a nascente, num total de cerca de 36,4 hectares, conforme se identifica nas imagens seguintes.





Ao nível de Instrumentos de Gestão Territorial nesta ARU encontram-se em vigor, para além do Plano Diretor Municipal, três Planos de Pormenor, a saber: Plano de Pormenor do Centro Histórico de Vila Real (PPCH), Plano de Pormenor de Vila Velha (PPVV) e Plano de Pormenor do Bairro dos Ferreiros (PPBF), os quais foram elaborados no âmbito do Programa Polis de Vila Real.

A estratégia de intervenção ao nível do Plano de Ação de Regeneração Urbana corresponde àquela da ORU que se encontra em elaboração, e tem como base os seguintes três princípios básicos, que se pretendem articulados entre si:

- Sustentabilidade das intervenções propostas;
- Manutenção da identidade do Centro Histórico de Vila Real;
- Criatividade das propostas que apontem para a revitalização e dinamização do Centro Histórico de Vila Real.

Com base naqueles princípios, nos objetivos principais estipulados na Lei 32/2012, de 14 de Agosto e nas linhas de orientação definidas pelo município, foram previamente selecionados um conjunto de objetivos gerais que, posteriormente e em função dos resultados da fase de caracterização e diagnóstico, elaborado no âmbito dos trabalhos da ORU, foram aferidos, resultando como fundamentais para a área de intervenção seis objetivos específicos, a concretizar pela Ações estruturantes a propor:

- Reocupar e reutilizar o edificado existente, compactar a cidade consolidada, aumentando a qualidade ambiental e a eficiência energética;
- Assegurar a reabilitação dos edifícios que se encontram degradados, funcionalmente inadequados ou devolutos e melhorar as condições de habitabilidade e segurança contra incêndios;



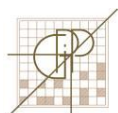
- Promover o incentivo de revitalização do tecido urbano da cidade, adaptando-o às exigências atuais, sem prejuízo da sua identidade morfológica, histórica e patrimonial;
- Promover as condições para facilitar a reabilitação do tecido urbano onde se insere o conjunto patrimonial mais relevante da cidade;
- Definir estratégias direcionadas para a fixação dos residentes no Centro Histórico e das atividades instaladoras, bem como para o reforço da sua atratividade, visando o rejuvenescimento da população residente e a revitalização / diversificação das atividades;
- Definir um contexto económico e fiscal propício à reabilitação.

É através destes princípios que se construiu a visão estratégica para o Centro Histórico de Vila Real:

**Regeneração e Valorização do Centro Histórico de Vila Real, que passa pela identificação da sua vocação/vocações, bem como por um conceito de regeneração urbana e ambiental que permita apostar nas suas especificidades e, assim, contribuir para uma maior atração/dinâmica do território.**

Esta visão materializa-se através das seguintes medidas:

- Valorizar a área pedonal, com a criação de áreas de estadia, colocação de mobiliário urbano adequado, utilização de materiais e técnicas construtivas que acrescentem conforto ao espaço público de utilização coletiva;
- Criar percursos para turistas/evidenciando particularidades do património e dando a conhecer os produtos e especialidades locais;
- Minimizar/disfarçar as fronteiras dissonantes do Centro Histórico, de modo a diminuir a perceção ao nível do homem;
- Estratégia de ocupação dos edifícios livres para equipamentos, alojamento de estudantes ou para regeneração social;
- Regenerar os espaços coletivos como o Largo Pioledo, acrescer zonas verdes de utilização coletiva e dinamizar o uso da Avenida Carvalho Araújo, aumentando o seu conforto;
- Acrescer o conforto do espaço público enquanto extensão e complemento das atividades funcionais;
- Incremento da habitação, na forma de arrendamento e para estratos mais jovens;
- Ocupação dos vazios na ótica da revitalização.



Na terapêutica/tipo de intervenção são definidas seis categorias para o edificado, em função do seu estado de conservação atual. Face à situação caracterizada, a terapêutica proposta para o edificado passa sobretudo por ações de conservação (59%), as quais não apresentam urgência. Propõe-se ainda a reabilitação de 211 edifícios (23%), a reconstrução de 114 (13%), o restauro de 26 edifícios com valor patrimonial ou de qualidade (3%) e a revitalização funcional de 4 edifícios, para além da Demolição de 20 edificados dissonantes ou em péssimo estado de conservação e onde não nos parece oportuno reconstruir.

Para a generalidade dos edifícios, será importante também prever outro tipo de ações mais simples, que devem passar por retirar ou diminuir o impacto de dissonâncias exteriores, nomeadamente a remoção de infraestruturas na fachada (lineares e aparelhos de ar condicionado), a reparação/substituição de caixilharias e portas, a recuperação dos revestimentos de fachadas e, no caso dos edifícios com função comercial, a substituição/remoção de toldos e sinalética.

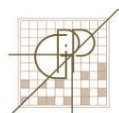
A terapêutica para o espaço público, passa de modo sintético, por:

- Alargamento de passeios, tornando algum arruamento de trânsito condicionado e alguns até pedonalizando-os;
- Incremento de arborização de alinhamento, nas zonas de fronteira dissonantes, bem como nos espaços urbanos e verdes de utilização coletiva, aumentando o sombreamento e o conforto bioclimático;
- Repavimentações dos espaços degradados ou que não funcionam (caso das passadeiras em lajeado de granito);
- Requalificação/ redesenho dos principais espaços de estadia e convívio do Centro Histórico, em especial da Avenida Carvalho Araújo, para que possam assumir de forma mais descontraída essa função, distanciando-se do automóvel.

É importante ter presente que este conjunto de intervenções implica, genericamente o retirar estacionamento à superfície, o que numa zona central da cidade onde a procura excede a oferta e onde, para além da procura temporária, temos ainda o problema da falta de estacionamento no interior dos edifícios, constitui sempre um desafio.

Ora, para ultrapassarmos convenientemente este desafio, é indispensável resolver a questão do lado da oferta de estacionamento, para o que se prevê uma dupla solução, complementar e articulada:

- o reforço da qualidade e segurança da ligação pedonal entre a Av. Carvalho de Araújo e o parque de estacionamento e central do Seixo;
- o aumento da área do parque de estacionamento subterrâneo do centro, prolongando-o para a Av. Carvalho de Araújo, solução que só será ponderada em função do número de lugares em concreto que venham a ser retirados.



Estas medidas deverão ser complementadas com uma atenção especial à situação das cargas e descargas que devem ser privilegiadas, bem como dos táxis e TPU que devem ver objeto de atenção especial.

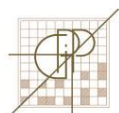
Como atores a envolver na estratégia de intervenção na ARU do Centro Histórico, são desde já identificados os que a seguir se apresentam, podendo no entanto serem acrescentados outros que durante a fase seguinte do PARUVR se considerem importantes incluir:

- Associação comercial e industrial de Vila Real – ACIVR;
- Portugal Telecom – PT;
- Igreja católica portuguesa/Seminário de Vila Real;
- Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro – UTAD;
- Direção Regional de Saúde;
- CORGOBUS e Táxis;
- Concessionário do parque de estacionamento;
- Proprietários do Hotel Tocaio;
- Proprietários particulares que revelem interesse em intervir no edificado ou proprietários de edifícios considerados estratégicos, em termos de necessidade (em função do seu grau de conservação e uso) e/ou interesse (em função da sua localização, dimensão e uso) na sua reabilitação;
- Operadores de infraestruturas, públicos e privados.

O Instrumento de Financiamento (Instrumento Financeiro para Reabilitação e Revitalização Urbanas) terá também aqui um papel relevante já que a possibilidade real de financiamento de algumas das intervenções previstas será, com certeza, determinante.

A presente estratégia de intervenção assenta nos pressupostos e objetivos anteriormente referidos, propondo-se dar cumprimento aos objetivos específicos, através de um conjunto de operações integradas, cujas Ações Estruturantes têm por objeto e objetivo particular de intervenção:

1. Os Edifícios, visando Qualificar e Dignificar o edificado existente, adaptando-o às exigências atuais, mantendo o Centro Histórico como lugar Habitado e Visitado/Turístico;
2. As Atividades Económicas, apontando a revitalização funcional como motriz para Animar e Dinamizar o Centro Histórico;
3. Os Equipamentos, assumindo-os como âncora de desenvolvimento social e cultural, assegurando o bem-estar dos residentes e visitantes – Equipar para Atrair;
4. Os Espaços Urbanos e Verdes de Utilização Coletiva, de modo a que estes sejam os espaços polarizadores das vivências, tornando o Centro Histórico num espaço vivo, com pulsar



constante de pessoas, isto é, num lugar partilhado e de convívio privilegiado – Viver e Conviver;

5. As Infraestruturas Urbanas, em particular as de transporte urbano e modos suaves de mobilidade, procurando com ações mais ou menos visíveis, criar um lugar acessível, com infraestruturas de ponta, com interligação entre os seus espaços polarizadores e com o exterior – Conectar e Comunicar.

Estas Ações estruturantes serão organizadas e estruturadas através dos seguintes Eixos Estratégicos:

### Eixo 1 - REGENERAR O ESPAÇO PÚBLICO

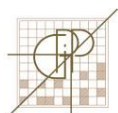
- valorizar e dinamizar o espaço público, regenerando-o enquanto extensão e complemento das atividades funcionais, atuais e futuras, do edificado, aumentar o conforto na sua utilização coletiva, libertar mais área para percursos pedonais e zonas de estadia, e melhorar a gestão do estacionamento e das cargas e descargas na zona central, enquadrando estas intervenções numa estratégia de regeneração urbana.

### Eixo 2 - REGENERAR O EDIFICADO

- compactar a cidade consolidada, através de intervenções de reocupação e reutilização do edificado existente, assegurando a reabilitação integral dos edifícios degradados, funcionalmente inadequados ou devolutos, e a melhoria das condições de habitabilidade, segurança, e acessibilidade, com especial atenção à habitação, fazendo do Centro Histórico uma das zonas com melhor qualidade de vida em meio urbano.

### Eixo 3 - ANIMAR, VALORIZAR E REINVENTAR

- desenvolvimento de ações com vista à gestão e animação da área urbana, à promoção da atividade económica, à valorização dos espaços urbanos e à mobilização das comunidades locais que, em simultâneo, procurem estimular a incorporação do conhecimento e da inovação, relacionados com o impacto da regeneração urbana na qualidade do ambiente urbano, e mostrar as virtudes de investir em Vila Real, demonstrando que existe uma estratégia de médio prazo que não é errática e que será mantida, apesar dos ciclos políticos.



### 2.3.2. Modelo Habitacional

Neste ponto será apresentado o modelo habitacional preconizado para o PARUVR com referência à evolução demográfica, repovoamento, formas e tipos de ocupação dos alojamentos e regeneração;

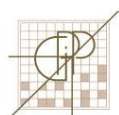
Analisando os dados comparativos da evolução demográfica da população residente na área de intervenção, e comparando-a com a união de freguesia de Vila Real (agregação das freguesias de N.ª S.ª da Conceição, S.ª Dinis e S.ª Pedro), a cidade de Vila Real (delimitação estatística à subsecção estatística) e o concelho de Vila Real, verifica-se que a população residente (em 2011) representa cerca de 10% da população da freguesia Vila Real, 6 % da cidade de Vila Real e aproximadamente 3% da população do concelho. A evolução demográfica entre 2001 e 2011 revela que o Centro Histórico perdeu cerca de 20% da população residente, tendência que é contrária ao que se verifica na freguesia e cidade de Vila Real e no concelho, os quais viram a sua população aumentar na ordem dos 9%, 8% e 3% respetivamente. Relativamente ao número de famílias clássicas repetiu-se a tendência de diminuição, na ordem dos 16%.

População residente, famílias e dimensão dos agregados					
		Centro Histórico	Freguesia de Vila Real	Cidade de Vila Real	Concelho de Vila Real
2001	População Residente	2194	16133	25789	49957
	Peso (%)	100	13,6	8,5	4,4
	Famílias Clássicas	854	5625	7465	16813
	Dimensão do Agregado	2,6	2,8	3,5	3,0
2011	População Residente	1746	17588	27735	51850
	Peso (%)	100	9,9	6,3	3,4
	Famílias Clássicas	714	6876	10445	19196
	Dimensão do Agregado	2,4	2,6	2,7	2,7

Fonte: INE

Ao nível da dimensão do agregado familiar, esta área possui um valor ligeiramente inferior (2,4) ao da cidade (2,6) e ao do concelho (2,7).

Relativamente às relações de dependência: verifica-se que a população idosa (>65 anos) é mais do dobro da população jovem (faixa do 0-14 anos) o que revela uma população envelhecida, distribuída por agregados familiares de 1 ou 2 pessoas. Temos então um o índice de envelhecimento no Centro Histórico de 256,3, que é bastante superior ao verificado na freguesia, cidade e no concelho. O índice de dependência dos jovens é de 20 e o índice de dependência dos idosos é de 51,4, ficando respetivamente abaixo e acima dos valores da freguesia, cidade e do concelho de Vila Real.



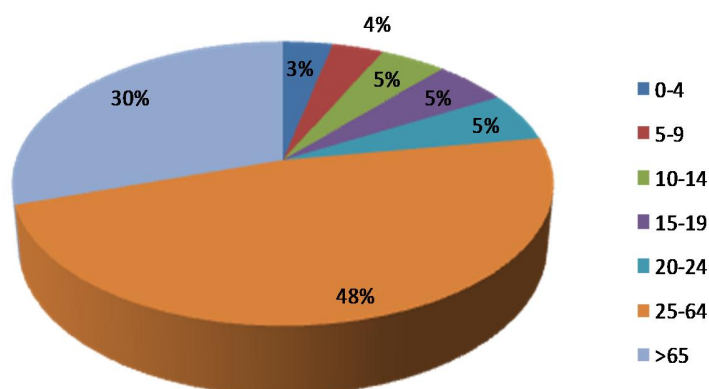


Indicadores de dependência da população					
Área de análise	Índice de Dependência dos Jovens	Índice de Dependência dos Idosos	Índice de Dependência Total	População Ativa (%)	Índice de Envelhecimento
<b>Centro Histórico</b>	20,0	51,4	71,4	58,3	256,3
<b>Freguesia de Vila Real</b>	22,3	23,4	45,6	68,7	105,0
<b>Cidade de Vila Real</b>	22,9	22,5	45,4	73,9	97,9
<b>Concelho de Vila Real</b>	22,2	26,9	49,0	67,1	121,1

Fonte: INE

A distribuição da população residente pelas diferentes faixas etárias revela uma proporção dos residentes em idade ativa (58,3%) inferior à média da freguesia, da cidade e do concelho. A figura seguinte confirma ainda os dados referidos anteriormente sobre as relações de dependência, verificando-se que a população idosa (> 65 anos) é mais do dobro da população jovem (faixa do 0-14 anos) o que revela uma área com tendência para o envelhecimento, distribuída por agregados familiares de 1 ou 2 pessoas.

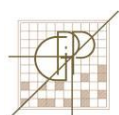
Distribuição da população residente por faixas etárias – Centro Histórico



Fonte: INE

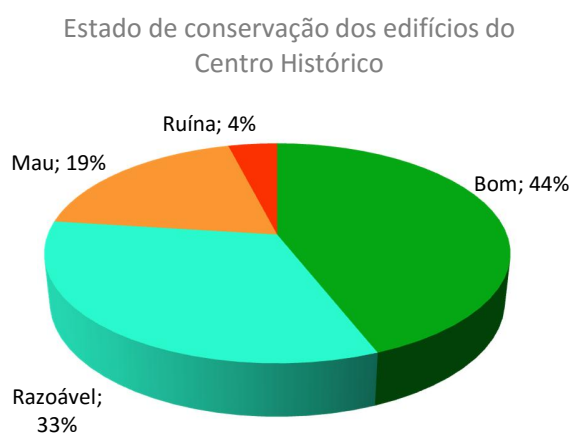
Ao nível do edificado a ARU do Centro Histórico contabiliza 575 edifícios aos quais correspondem 1256 alojamentos. Dos alojamentos familiares clássicos estima-se que 692 sejam de residência habitual e 300 estejam vagos, 322 são propriedade dos ocupantes e 242 são arrendados.

Ao nível de conforto dos alojamentos, a grande maioria dos alojamentos familiares de residência habitual possuem as infraestruturas necessárias a boas condições de salubridade, nomeadamente, água canalizada, retrete e esgoto, na ordem dos 99% dos alojamentos e banho, na ordem dos 97%.



O estado de conservação dos edifícios é maioritariamente bom (44%), isto no que se refere a uma leitura apenas do seu exterior e tomada a partir da via pública, sendo que alguns dos edifícios

considerados (17) considerados em bom estado estão a sofrer obras de reabilitação. Em razoável estado e em mau estado encontram-se, respetivamente, cerca de 33% e 19% do total de edifícios. Registam-se ainda 4% edifícios em ruínas, correspondendo essa percentagem a um total de 38 edifícios.



Numa análise mais detalhada podemos afirmar que o predominante razoável ou mesmo bom estado de conservação do edificado está claramente associado ao facto de esta área hoje

possuir essencialmente funções terciárias, o que garante melhores condições de conservação, nomeadamente ao nível do piso térreo, as quais conflituam em alguns casos com um uso habitacional. No entanto, na bordadura do centro histórico deparamo-nos com edifícios de construção mais recente (e de cêrcea bastante mais elevada que a área interior) e naturalmente, com melhores condições de habitabilidade, pelo que aí predomina a função habitacional nos pisos superiores.

A estratégia de regeneração do edificado do Centro Histórico assenta numa premissa de que é possível atrair novos moradores e mais visitantes ao Centro Histórico ou seja combater o denominado “efeito donut” de esvaziamento populacional dos centros urbanos, através da diversificação da oferta de tipologias habitacionais e alojamento turístico, e também da dinamização/ promoção do mercado de arrendamento, o que passa por uma qualificação/ adaptação dos edifícios às exigências atuais de conforto e eficiência energética, dotar o centro histórico de níveis de infraestruturação superiores à restante cidade (em particular nas redes de telecomunicações e internet), reforçar a cobertura de transportes públicos urbanos, intervencionar o espaço público por forma a torná-lo mais atraente e com níveis de acessibilidade elevados quando se recorre aos modos suaves de transporte (a pé e bicicleta), bem como, a garantia de eliminação das barreiras arquitetónicas em particular para aqueles que têm mobilidade reduzida.

Deste modo, estamos em crer que se irá atrair população mais jovem e com formação mais elevada, diversificando os grupos etários e até os estratos sociais presentes no Centro Histórico, procurando atrair em particular aqueles para quem a ideia de que a casa é um local para toda a vida já não faz sentido e pretendem habitar um local com grande proximidade a comércio e serviços, serem servidos pela melhor rede de meios de transporte públicos e infraestruturas de



comunicação, sem terem de comportar os pesados investimentos de adquirir casa própria e a consequente imobilidade das opções tomadas.

Pretende-se ainda captar novas famílias que, não tendo a possibilidade para investimentos de grande dimensão na compra de casa própria, olham para o mercado de arrendamento como uma opção muito válida, mantendo assim em aberto a possibilidade na sua mobilidade territorial ou nas tipologias de alojamento ou nas formas de ocupação.

Nesta vertente merece realce a aposta de realojamento em habitação, prevista no âmbito do PAICDVR incluído no PEDU, de uma das comunidades desfavorecidas, através de uma intervenção de reabilitação integral de um conjunto de edifícios localizados em vários pontos do Centro Histórico.

Reforçar o programa “aconchego” (em implementação pela CMVR), melhorando as condições de receção e instalação de alunos em habitações onde morem pessoas mais idosas e que queiram receber os mesmos (para terem companhia e um reforço financeiro dos seus rendimentos) também será uma importante ação a implementar, embora neste caso pelos proprietários de forma mais avulsa e espontânea.

Espera-se que a requalificação do edificado tenha um grande potencial do ponto de vista do seu impacto social. Primeiro, porque incentiva os moradores a receber e a partilhar vivências, outros modos de estar na vida, devido à diferença de idades e condições sociais, e por vezes também de região, uma vez que teremos pessoas (turistas e jovens estudantes) que vêm de outras paragens, alguns de países distantes.

Depois, porque dignifica e incentiva a auto estima dos moradores, em relação à qualidade das suas habitações, em particular, e ao Centro Histórico, em geral, originando um movimento de melhoria da qualidade de vida nos edifícios habitados.

Relativamente a um dos principais objetivos da estratégia «Europa 2020», ou seja o da redução de emissões de gases de efeito estufa, e no que respeita ao papel da habitação no cumprimento desse desafio, a estratégia de incentivar à recuperação de habitação no Centro Histórico espera-se que contribua positivamente (para o objetivo) de duas formas.

Em primeiro lugar, através da modernizar do parque edificado com a melhoria da sua eficiência energética e consequente redução dos consumos energéticos das famílias, e em segundo lugar, com o repovoamento do centro histórico é expectável uma diminuição dos movimentos pendulares automóveis, a passagem para os modos suaves e/ou a maior utilização dos TPU, com a redução associada das emissões de poluentes atmosféricos resultantes do uso do veículo individual.

Espera-se que a regeneração dos alojamentos potencie efetivamente a atração de novos agentes urbanos, outrora arredados deste território, quer pela descaracterização do espaço



público, quer falta de atratividade para novos moradores. Sendo que essa atração será em grande medida coadjuvada com as intervenções de qualificação do espaço público previstas neste PEDU e as intervenções de melhoria das condições de acessibilidade a espaços internos e externos ao Centro Histórico.

### 2.3.3. Modelo Económico

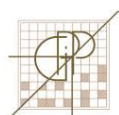
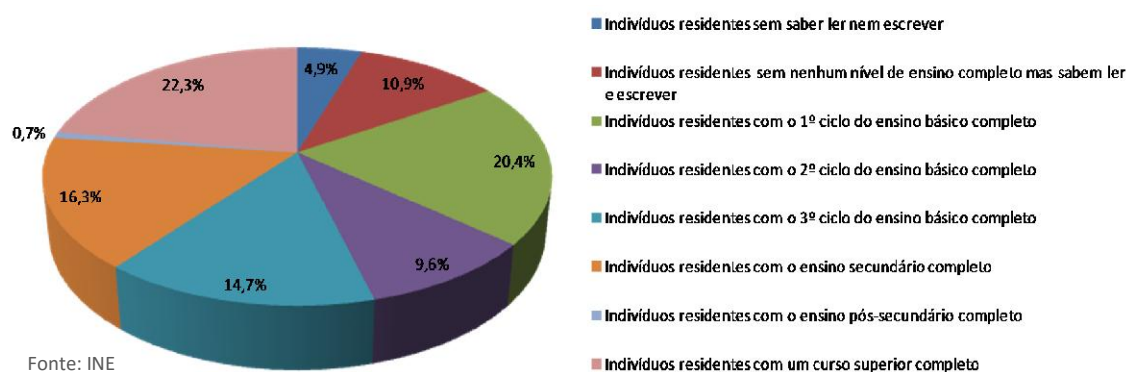
A seguir apresenta-se a estratégia definida para a reconversão funcional e revitalização do tecido empresarial local, considerando o modelo económico pretendido para a área de intervenção.

Analisando a área do Centro Histórico na perspetiva do sector de atividade da sua população, verifica-se um elevado nível de terciarização, traduzido na população empregada no setor terciário, correspondendo a cerca de 89% da população empregada. De referir que mais de um quarto da população é reformada e cerca de 37% não têm atividade económica (domésticas, estudantes, crianças). O centro histórico tinha, em 2011, 4,7% dos seus residentes numa situação de desempregado.

É importante referir que o elevado índice de terceirização do território, refletido na elevada proporção de população empregada no setor terciário e na proporção residual de população empregada no setor primário, revela o caráter marcadamente urbano deste território.

Em relação aos níveis de instrução, verifica-se que a população que não sabe ler nem escrever representa 5% do total, sendo muito inferior à população com o ensino superior completo (22%) que é o nível de escolaridade predominante, seguindo-se o 1º Ciclo do Ensino Básico com 19%, revelando assim uma população com um nível de qualificação superior ao verificado em outros locais da cidade.

Distribuição da população residente por nível de instrução – Centro Histórico



A par da terciarização da população verifica-se uma nítida tendência de terciarização dos usos, com uma clara desativação da função habitacional dentro do Centro Histórico, em especial nos seus eixos de maior atividade económica, designadamente na Av. Carvalho Araújo e eixos Rua dos Combatentes da Grande Guerra / Dr. Roque da Silveira e Rua António de Azevedo.

As funções terciárias concentram-se em grande número ao nível do piso térreo, no entanto, há em muitos edifícios do centro histórico a ocupação de pisos superiores com comércio e serviços, revelando uma apetência para a monofuncionalidade e o afastamento da função habitacional.

Ao concentrar uma grande parte dos equipamentos e serviços públicos presentes no território concelhio, bem como um conjunto bastante diversificado de serviços privados e estabelecimentos comerciais, o Centro Histórico assume um papel de grande centralidade na cidade, podendo mesmo afirmar-se que, tendo alguns desses serviços uma abrangência supramunicipal ou regional (como por exemplo o Tribunal, Registo Civil, delegação da CCDR-N, ICNF, entre muitos outros) tem também uma grande centralidade regional.

Destaca-se ainda a presença de grande número de estabelecimentos de restauração e bebidas (muitos com esplanadas na via pública), bem como de alguns espaços ocupados por associações culturais que funcionam como importante fator de atração e dinamização.

No que concerne ao comércio, o centro concentra os principais estabelecimentos do comércio tradicional, bem como diversos *franchisings* e lojas consideradas do tipo “âncora”, apresentando um “mix” de atividades bastante interessante, desde o comércio por grosso e a retalho dos mais variados produtos, até pastelarias e restaurantes com grande reputação gastronómica, resultando numa procura por parte dos residentes na cidade e visitantes, reforçando assim a influência de escala regional. Ao nível do comércio a retalho os estabelecimentos de pronto-a-vestir e sapatarias assumem um peso significativo.

Relativamente aos serviços, como já foi atrás referido o Centro Histórico contém relevantes serviços públicos e privados de grande procura e de nível regional, geradores de importantes fluxos diários de pessoas, como os Correios, a Portugal Telecom, agências dos principais grupos bancários e seguradoras, sendo que para além destes, o CH reúne uma série de atividades de apoio a empresas e ao público em geral, dos quais destacamos os consultórios médicos, farmácias, escritórios de advogados, laboratórios de análises clínicas, serviços de assistência informática, agências de viagens, escritórios de contabilidade e de consultoria em gestão de empresas, entre muitos outros.

No que respeita aos serviços associados a equipamentos (públicos e privados), a oferta do Centro Histórico é farta e variada, facto que vem reforçar a atratividade, movimento, animação e importância social do Centro Histórico numa escala que não é apenas da cidade ou do concelho de Vila Real, mas também é Regional.



A estratégia de revitalização económica passa em primeiro lugar por dotar a área de intervenção de um leque de acontecimentos que funcionem como polo de atração da cidade, ao promover uma plena integração das atividades socioeconómicas, desportivas, culturais, recreativas e de lazer, na sua grande maioria realizadas no espaço público, que se pretende adaptar/ requalificar para o efeito.

Espera-se que o conjunto de atividades proposto seja capaz de gerar sinergias que potenciem num efeito de escala as diferentes atividades económicas, nomeadamente os estabelecimentos de restauração e bebidas, a criação de comércio "*Pop-Up*" (ou de rua) potenciando negócios ligados a este tipo de atividade, a requalificação ou mesmo renovação das galerias comerciais de 1ª geração, o que poderá estar ligado à ação anterior, promoção do comércio tradicional no núcleo central e a realização frequente de animação de rua, em particular nas épocas do ano mais festivas.

A estratégia de reconversão funcional e de revitalização económica passa ainda pela constituição de âncoras de atração no interior do Centro Histórico, criando ou melhorando equipamentos que situados no seu interior sirvam uma população maior, do concelho e do distrito, reforçando assim o seu papel de polo prestador de serviços. Esta estratégia pode ser consubstanciada pela estratégia municipal já implementada de aquisição de imóveis de valor Patrimonial/Qualidade, que estejam em mau estado de conservação, para aí localizarem equipamentos.

A estratégia de revitalização económica proposta, passa ainda pela requalificação do seu espaço público por forma a permitir melhorar a relação dos cidadãos com os espaços de comércio e serviços, em particular com os estabelecimentos de restauração e bebida, nomeadamente ao nível da visibilidade das montras e da procura de espaços agradáveis ao ar livre para socialização e convívio. Com as intervenções a realizar pretende-se alterar e reconfigurar a cota dos pavimentos nos espaços canais de circulação automóvel que ficarão à mesma cota dos restantes pavimentos, de modo a evitar diferenças de alturas para a circulação dos consumidores, melhorar a segurança no espaço público com vista à prevenção criminal (recorrendo às estratégias Crime Prevention Through Environmental Design e Designing Out Crime), e introduzir novos pavimentos, mais confortáveis, seguros e adaptados a mobilidade condicionada, será também considerada a introdução de elementos de conforto climático e de zonas de descanso, eliminação de obstáculos à circulação pedonal e nova sinalética informativa.

A estratégia desenhada também atende à fase de implementação das ações do PARUVR, em particular aos impactos negativos que poderão ter no tecido empresarial local, pelo que foi desenhada uma ação com um conjunto de intervenções que têm por objetivo minimizar o impacto dos trabalhos a realizar em cada operação de reabilitação do espaço público ao longo do período em que decorrerem as obras por forma a não serem elas a causa do desaparecimento daquilo que precisamente procuravam apoiar.



No futuro pretende-se ver a área de intervenção com um constante leque de acontecimentos que funcionem como polo de atração da cidade, ao promover uma plena integração das atividades socioeconómicas, desportivas, culturais, recreativas e de lazer, na sua grande maioria realizadas no espaço público, esperando-se que esse conjunto de atividades seja capaz de gerar sinergias que potenciem num efeito de escala as diferentes atividades económicas, potenciando novos negócios ou a atração de novos investidores para o Centro Histórico. Esta estratégia começará a ser implementada desde o início da implementação do PARUVR, nomeadamente através da realização de um conjunto atividades de promoção e comunicação com o objetivo de sensibilizar a população e potenciais investidores e promotores no que respeita à reabilitação urbana e ao seu potencial económico, dando a conhecer o PARUVR e promovendo, desta forma, o seu envolvimento no plano.

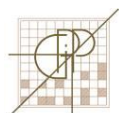
Por último referir que com a requalificação do espaço público do Centro Histórico também se espera potenciar a atração de novos agentes urbanos, outrora arredados deste território, nomeadamente através de intervenções de ordenamento físico e urbanístico interno, com a introdução e/ou melhoramento da arborização, alargamento de passeios, criação de locais adequados para o estacionamento de viaturas/bicicletas, e a necessária remodelação/ construção de infraestruturas, a apropriação destes espaços pelas pessoas está garantida, bem como ficam favorecidas as atividades comerciais e/ ou empresariais.

#### 2.3.4. Regras e critérios de proteção do património arquitetónico e arqueológico

As Regras e critérios de proteção do património arquitetónico e arqueológico na ARU do centro histórico estão definidas nos instrumentos de gestão territorial em vigor para esta área, a saber: O Plano Diretor Municipal e nos três Planos de Pormenor (Plano de Pormenor do Centro Histórico de Vila Real - PPCH, Plano de Pormenor de Vila Velha - PPVV e Plano de Pormenor do Bairro dos Ferreiros - PPBF), elaborados no âmbito do Programa Polis de Vila Real e que complementarmente cobrem toda a área da ARU.



Estes planos consagram as regras de proteção decorrentes dos imóveis classificados ou em vias de classificação, nomeadamente através da sua representação em planta de condicionantes e da respetiva referência da legislação aplicável no regulamento.



Para o património não classificado (ou em vias de classificação) que foi identificado nesses instrumentos como tendo interesse patrimonial, foram identificados em planta de Ordenamento (no PDM) e definidas regras de protecção muito semelhantes às definidas na legislação nacional para os imóveis de interesse público.

As referidas regras de protecção do património arquitetónico e arqueológico estão consagradas no artigo 77.º do regulamento do PDM, apresentando-se em seguida aquelas que podem ter relevância na área da ARU:

- 1 — Os bens que integram o património cultural do concelho de Vila Real são todos os bens imóveis que possuam interesse cultural relevante e sejam testemunhos com valor de civilização, estando identificados nos anexos documentais, Planta de Ordenamento, Planta de Condicionantes e Carta do Património.*
- 2 — O perímetro de salvaguarda dos bens patrimoniais imóveis corresponde à protecção legalmente estabelecida para os imóveis classificados ou em vias de classificação, com excepção do Palácio de Mateus e Fragas de Panóias, para os quais se consideram perímetros de salvaguarda mais alargados, definindo -se, para o restante património, áreas de salvaguarda de 50 metros, em acordo com a Planta de Ordenamento — Qualificação do Solo.*
- 3 — Nestes imóveis e nas áreas de protecção respectivas, as obras de construção e de quaisquer trabalhos que alterem a topografia, os alinhamentos e as cérceas e, em geral, a distribuição de volumes e coberturas ou o revestimento exterior dos edifícios, fica sujeita à aprovação da Câmara Municipal, sem prejuízo do parecer da entidade que tutela o património classificado ou em vias de classificação.*
- 4 — A demolição de imóveis de interesse patrimonial só é permitida, sem prejuízo do disposto na lei geral para imóveis classificados ou em vias de classificação, quando seja considerada como necessária à execução de equipamentos ou infraestruturas da competência da autarquia ou da administração central, casos em que a demolição será objecto de discussão pública promovida nos termos do disposto para operações de loteamento no Regime Jurídico da Urbanização e Edificação.*
- 5 — Os projectos de arquitectura inerentes a obras de edificação a levar a efeito nos bens patrimoniais imóveis e na área compreendida nos respectivos perímetros de salvaguarda é da autoria e responsabilidade de arquitecto.*
- 6 — Nos sítios arqueológicos e nos imóveis do património arquitetónico em cujo subsolo, debaixo do próprio imóvel ou no seu entorno se conhece ou presume a existência de vestígios arqueológicos, qualquer acção que promova movimentos de terras e ou alteração da topografia do terreno e das camadas superficiais do solo, nas áreas de protecção, tem que ser sujeita a parecer prévio dos serviços competentes da Câmara*





*Municipal para o património arqueológico e da entidade de tutela do património arqueológico.*

7 (...)

*8 — Nos locais identificados como património arqueológico deve manter -se o uso actual do solo, no caso de existir a necessidade de quaisquer trabalhos ou obras que impliquem revolvimento ou movimento de terras, no interior das áreas de protecção, ficam condicionadas à realização de trabalhos de caracterização arqueológica prévia e ou acompanhamento arqueológico, devidamente autorizados nos termos da legislação específica em vigor, devendo ser definidas medidas de salvaguarda adequadas a cada caso.*

*9 — O aparecimento de vestígios, bens e outros indícios que integram o património arqueológico durante a execução de trabalhos ou obras de natureza diversa obriga à imediata suspensão dos mesmos e à pronta comunicação à entidade estatal com a tutela do património arqueológico e demais entidades competentes, em conformidade com as disposições legais em vigor.*

Os 3 Planos de Pormenor anteriormente referidos vêm adicionalmente definir um nível de intervenção no edificado que procura garantir que sejam salvaguardadas as características arquitetónicas concretas que lhes permitiram adquirir esse estatuto.

Ao nível dos espaços arqueológicos, os quais estão concentrados na área do Plano de Pormenor da Vila Velha, foram definidas regras regulamentares adicionais nesse plano visando a salvaguarda dos espaços arqueológicos referenciados, a forma como as campanhas arqueológicas se deveriam processar, bem como o procedimento a adotar face a eventuais ocorrências arqueológicas.

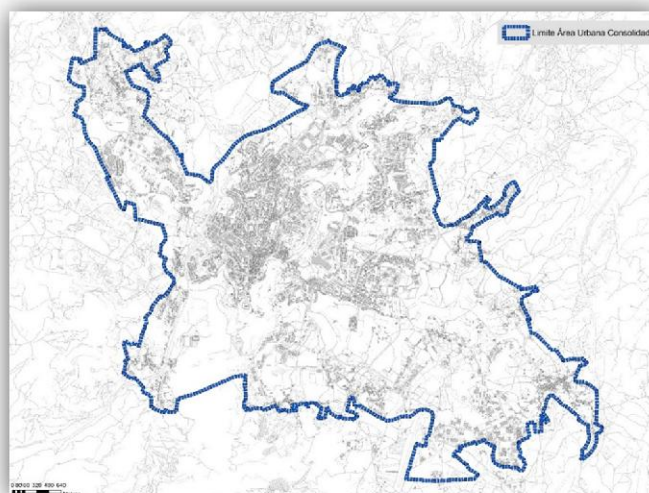


## 2.4. COMPONENTES DO PLANO DE AÇÃO INTEGRADA PARA AS COMUNIDADES DESFAVORECIDAS



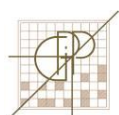
### 2.4.1. Identificação e delimitação das comunidades desfavorecidas

*Cidade de Vila Real -Corresponde a uma área urbana consolidada*



É constituída por: 6646 Edifícios que albergam 14797 habitações; 27 735 indivíduos residentes e 10 445 famílias; os espaços não habitacionais correspondem ao espaço público da cidade incluindo os arruamentos, equipamentos, espaços verdes públicos e espaços de utilização coletiva, bem como as áreas privadas não afetas à função habitacional, as quais não é possível contabilizar com o nível de profundidade deste estudo.

Esta área corresponde ao perímetro urbano de Vila Real sendo totalmente classificada como solo urbano (definido no PDM e pelo INE ao nível das suas secções estatísticas), abrange uma área aproximada de 37 km<sup>2</sup>, integra a totalidade das freguesias da união de freguesias de Vila Real, Mateus, Arroios, e Lordelo, e ainda parte das freguesias de Folhadela, Constantim e Parada de Cunhos, as quais correspondem à tipologia “áreas urbanas consolidadas” definidas ao nível da inclusão social, sendo que em algumas das suas áreas poderiam ser tipificadas como sendo áreas urbanas antigas, uma vez que integram conjuntos edificados há mais de 30 anos, em particular o Centro Histórico de Vila Real que era partilhado pelas freguesias de São Dinis e São Pedro.



*Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro (Araucária) - Corresponde a um bairro social*

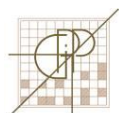


É constituído por: 54 Edifícios (2 não residenciais); 451 alojamentos; 434 famílias e 1118 indivíduos.

O Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro foi construído no início da década de 1980, situado na freguesia de Vila Real, apresenta uma grande homogeneidade do ponto de vista tipo-morfológico, sendo constituído por 20 blocos de habitação coletiva, alguns espaços de comércio/serviços e um Centro Escolar recentemente renovado. OS edifícios estão de uma forma genérica em bom estado de conservação.

O espaço público apresenta uma relação com o espaço edificado bastante favorável com muitas áreas livres entre os edifícios e um espaço desportivo polivalente, um campo de jogos e um espaço de recreio infantil. Alguns deles estão desadequados do ponto de vista funcional, não existindo nenhuma área de socialização e convívio verdadeiramente atrativa. Os espaços verdes de enquadramento necessitam de uma intervenção de requalificação.

*Bairro de Vila Nova - Corresponde a um bairro social*



É constituído por: 17 blocos de habitação coletiva agregados em 6 edifícios (2 com equipamentos na cave); 128 Alojamentos familiares clássicos; 103 famílias e 389 residentes; Um alojamento coletivo do tipo lar de idosos.

O Bairro de Vila Nova é um empreendimento de habitação social construído em 2001, situa-se na freguesia de Folhadela, tem uma área aproximada de 1,46 hectares. Concretizado em 5 edifícios multifamiliares. A função dominante é residencial tendo pontualmente espaços de arrumos em cave e, em dois dos edifícios, funcionam aí 2 IPSS.

Todos os arruamentos são adequados e estão em bom estado, existindo escadas que permitem o acesso pedonal entre os arruamentos situados a cotas diferentes.

O Bairro apresenta, globalmente, um “bom ambiente urbano” do ponto de vista da imagem e da vivência notando-se, contudo, a falta de arborização nos passeios e espaços de lazer adequados para a população.

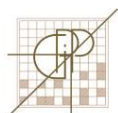
*Bairro da Laverqueira - Corresponde a um bairro social*



É constituído por: 49 edifícios residenciais com 49 alojamentos; 35 famílias num total de 103 indivíduos.

O Bairro Social da Laverqueira situa-se na freguesia de Lordelo e compreende 49 habitações unifamiliares, algumas das quais geridas em regime de renda apoiada, abrangendo uma área de cerca de 2,14 ha.

É constituído por edifícios pré-fabricados inicialmente provisórias que depois assumiram um carácter definitivo, demonstrando-se hoje inadequadas à sua função no contexto atual, nomeadamente no que respeita à eficiência energética, com dissonâncias notórias e/ou obras inacabadas.



O espaço público resume-se às vias de circulação automóvel, baias de estacionamento e passeios que estão em mau estado de conservação, não existindo qualquer área de estadia ou recreio. Os passeios têm diversos obstáculos e uma dimensão reduzida, o que torna o espaço pouco adequado a pessoas com mobilidade condicionada. Há uma notória carência de espaços de estadia e recreio.

O estado de degradação que o espaço público apresenta, associado a intervenções no edificado e na ocupação de logradouros sem regras, traduzem-se numa imagem de desqualificação geral.

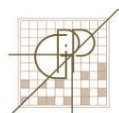
*Bairro de S. Vicente de Paula - Corresponde a um bairro social*



É constituído por: 19 blocos de habitação coletiva (2 com comércio/serviços), 312 habitações; 1109 residentes em 411 famílias; 2 edifícios não habitacionais (equipamentos).

O Bairro de S. Vicente de Paula apresenta duas áreas distintas do ponto de vista tipomorfológico, na parte poente, o bairro compreende exclusivamente habitações unifamiliares em banda com um ou dois pisos, sendo uma área exclusivamente residencial. Na parte nascente encontram-se os edifícios de habitação multifamiliar que alberga alguns espaços comerciais.

O estado de conservação dos edifícios é bastante diverso, existindo casas em bom estado e outras em mau estado a necessitarem de reabilitação.

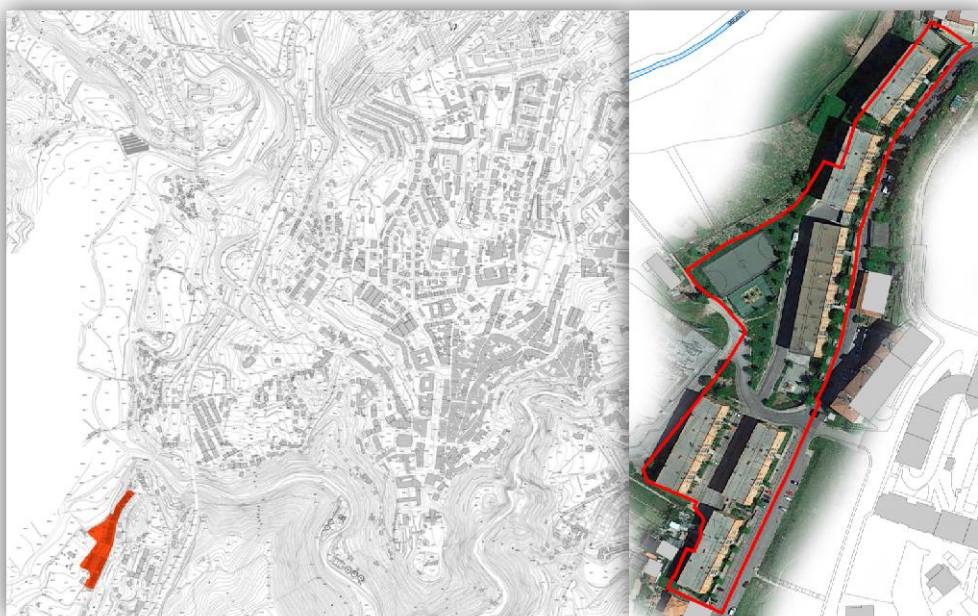


De entre os dois edifícios não residenciais existentes o da antiga estação meteorológica está devoluto e necessita de intervenção de reabilitação.

O espaço público resume-se às vias, onde não existe diferenciação de pavimento, com a exceção das que servem os edifícios multifamiliares. Muitas delas em mau estado de conservação, com “remendos”, buracos e alguns problemas de drenagem de águas pluviais. O trânsito automóvel é permitido em todas as ruas e é servido por TPU, existem portanto algumas situações de conflito automóvel e falta de segurança para os peões. O estacionamento realiza-se de informalmente ao longo das vias agravando as condições de mobilidade dos moradores.

As poucas áreas de públicas de recreio/lazer e os espaços verdes existentes, estão bastantes desqualificadas e não apresentam condições para se tornarem verdadeiros espaços de convívio tal como estão.

*Bairro de Parada de Cunhos - Corresponde a um bairro social*



É constituído por: 6 edifícios (4 exclusivamente residenciais e 2 com espaços para comércio/serviços); 180 alojamentos familiares; 163 famílias e 473 residentes.

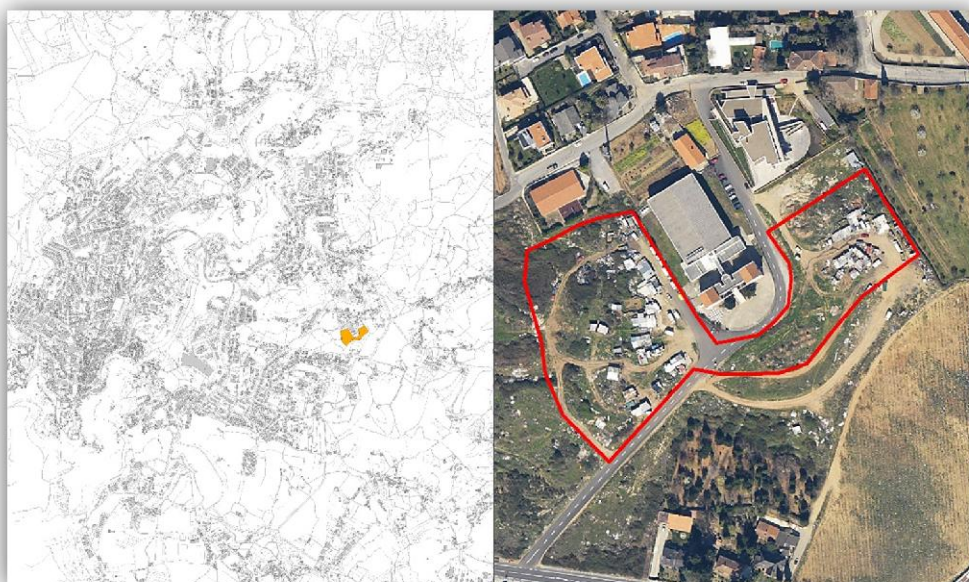
Localiza-se na Freguesia de Parada de Cunhos, na periferia da cidade, distando 3 km do centro, e tem cerca de 1,66 ha. Foi concluído em 2001 constituído em edifícios de carácter multifamiliar todos idênticos em termos tipo-morfológicos. Dos 180 alojamentos 140 são geridas em regime de renda apoiada e os restantes 40 foram vendidas a famílias carenciadas, ao abrigo do Programa Especial de Realojamento.



Os edifícios de forma geral estão em bom estado de conservação, embora os envidraçados exteriores das lojas, que maioritariamente estão devolutas, apresentam alguma degradação, com reflexo, essencialmente, no espaço público.

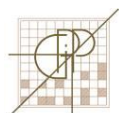
Em síntese pode dizer-se que tem uma imagem generalizada de “mau ambiente urbano” motivada, essencialmente, pelo deficiente estado de conservação dos espaços públicos de circulação viária e pedonal, estacionamento e áreas verdes de enquadramento mas, também, pela degradação das áreas de acesso às lojas e envidraçados destas, motivada por estarem devolutas e por situações de vandalismo.

*Núcleo de construção precária situado em Mateus - Correspondente a um núcleo de construção precária*

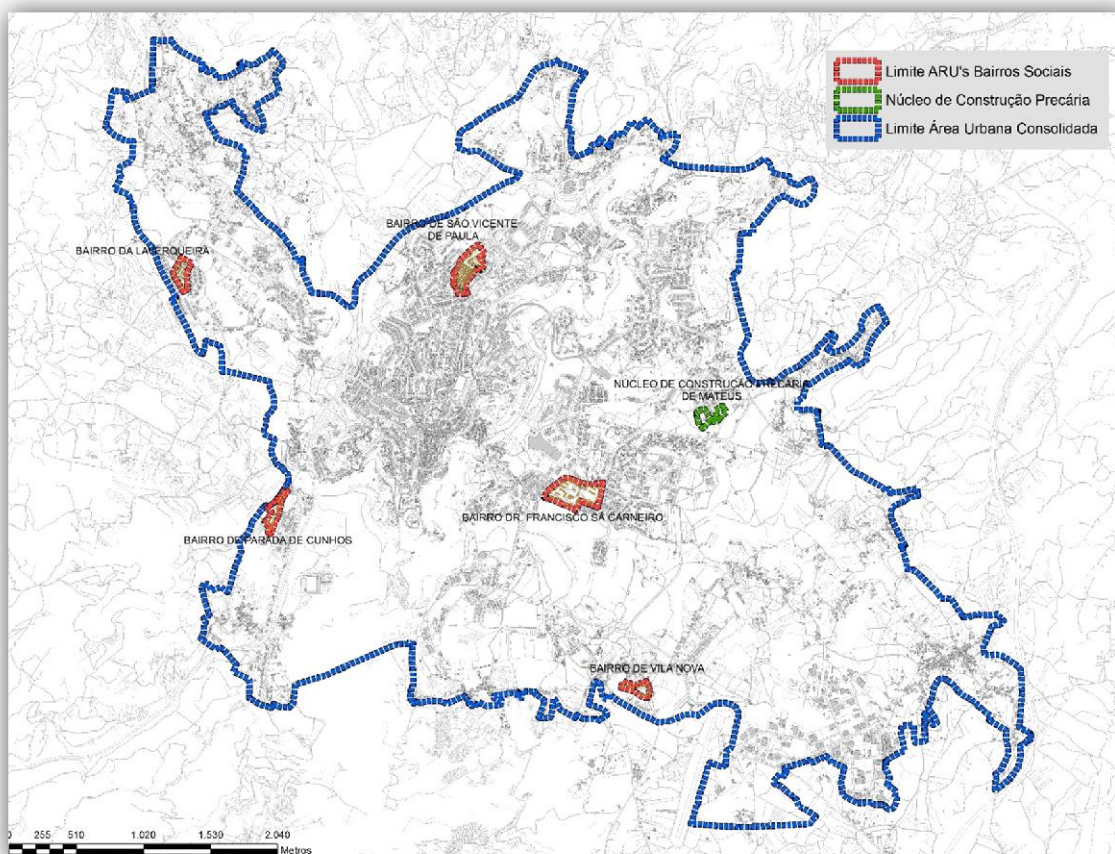


É constituído por: 34 edifícios de habitação de construção precária que albergam o mesmo número de famílias; relativamente aos espaços não habitacionais integram também algumas edificações de construção precária e os espaços envolventes às habitações cuja contabilização não é possível efetuar com este nível de profundidade de estudo; o número de habitam pessoas esta área é de 105 pessoas;

Situado em Mateus, constituído por um conjunto de construções precárias, verdadeiras "barracas" sem condições de habitabilidade e ocupado integralmente por uma comunidade composta na sua totalidade por indivíduos de etnia cigana que vivem numa situação de pobreza e exclusão social, muitas vezes associada a essa minoria e neste caso agravada com um ambiente urbano extremamente degradado, neste caso pela total falta de condições de habitabilidade das construções que são utilizadas para viver e pela falta de infraestruturas decorrentes da sua condição de clandestinidade.



Infelizmente em Portugal e para a maioria das situações, não existem dados rigorosos sobre as comunidades ciganas, nomeadamente o seu número, situação económica ou escolaridade. Dada essa escassez de dados que permita avaliar com rigor a sua situação crítica, podemos assumir que sendo um núcleo de construção precária sem as mínimas condições de habitabilidade, ocupado por uma minoria étnica, necessita urgentemente da promoção de ações concretas de apoio a esta comunidade.



#### 2.4.2. Identificação das necessidades encontradas e definição da estratégia de intervenção

##### Necessidades específicas das áreas geográficas / grupos-alvo

Da leitura dos indicadores sociais apresentados no PAICDVR, resulta que a cidade de Vila Real apresenta níveis de pobreza monetária e de exclusão social que urge combater, refletindo-se em aspetos como: vulnerabilidade acrescida dos agregados com crianças, em particular as famílias monoparentais e as famílias numerosas; situações de insuficiência de recursos em agregados com adultos que trabalham, tipicamente associados a níveis de escolaridade muito reduzidos e que se refletem em desigualdades salariais acentuadas; crescente número de famílias com (muito) baixa





intensidade de trabalho ou mesmo sem trabalho, traduzindo-se em novas situações de pobreza monetária e de desigualdade de rendimentos; existência de grupos específicos particularmente vulneráveis, como os desempregados de longa e muito longa duração, as mulheres com baixos recursos ou níveis de educação, as pessoas com deficiência e/ou incapacidade e a comunidade cigana, bem como um número de famílias com (muito) baixa intensidade de trabalho ou mesmo inativa, filhos inativos a encargo, traduzindo-se em novas situações de pobreza monetária e de desigualdade de rendimentos.

Existem ainda grupos que são particularmente vulneráveis à pobreza e à exclusão social e que, apesar de não serem particularmente relevantes na estrutura e peso da população em risco de pobreza e exclusão, acumulam um conjunto de dificuldades que torna a sua situação particularmente difícil, exigindo uma intervenção mais direcionada, no caso deste Território destacamos as pessoas com deficiências e/ou incapacidades e a comunidade cigana. Sendo que contudo, a pertença a determinado grupo étnico ou cultural não constitui, por si só, um indicador de exclusão social, contudo e de acordo com os diversos relatórios/estudos nacionais e internacionais produzidos nos últimos anos, sabemos que se trata de uma população particularmente exposta aos múltiplos fatores de exclusão e vulnerabilidade social, o que levou inclusivamente à criação de uma estratégia nacional para abordar esta problemática (ENICC – Estratégia Nacional de Integração das Comunidades Ciganas).

Em relação aos 5 Bairros Sociais, apesar da população residente em cada um deles não ser exatamente idêntica, a verdade é que encontramos um conjunto de necessidades específicas destas comunidades que claramente permitem perceber que estão expostas a um maior risco de discriminação ou exclusão social. Aqui encontramos vulnerabilidades acrescidas nas famílias mais numerosas, na população idosa, nas famílias com crianças, nos indivíduos sem atividade económica, pessoas com baixos níveis de instrução e nos desempregados, embora com valores diferentes em cada um dos bairros mas que no total são sempre a clara maioria destas comunidades.

No caso do núcleo de construção precária de Mateus, toda a comunidade vive em condições de habitação precárias e degradantes, havendo por isso necessidade de realojar toda a comunidade, uma vez que as "barracas" terão de ser demolidas. Sendo que há ainda haverá a necessidade de desenvolver trabalho dirigido a toda a comunidade cigana de Vila Real uma vez que são particularmente vulneráveis a discriminação e com grandes problemas de integração social.

### Estratégia para abordar as necessidades específicas

A estratégia proposta assenta na promoção da inclusão social dos cidadãos mais afetados pela pobreza e/ou dos grupos-alvo expostos a um maior risco de discriminação ou exclusão social, pertencentes às comunidades desfavorecidas identificadas e referidas anteriormente, abordando as necessidades específicas existentes nas áreas delimitadas, de forma multisetorial e integrada, através de ações que, na sua maior parte, se pretende sejam executadas em parceria com várias



instituições que já trabalham neste Território. Sendo que esta estratégia se pretende adaptativa às necessidades emergentes deste Território, dotando os intervenientes de capacidade execução mas possibilitando-lhes eventuais ajustamentos.

As propostas incluídas no PAICD deverão ser entendidas como complementares às que serão dirigidas para soluções no âmbito do emprego, formação e qualificação, e pobreza infantil, dimensões que se deixou propositadamente fora do PAICD, uma vez que se pretende venham a ser objeto de tratamento no âmbito do futuro contrato local de desenvolvimento social (CLDS3G) já apresentado para o período de 2015-2018 e que será desenvolvido através do respetivo plano de ação coordenado pela Cáritas Diocesana de Vila Real.

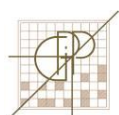
Assim as ações a desenvolver abrangem os seguintes eixos de intervenção:



Cada eixo de intervenção é concretizado através de um conjunto de ações, em função da caracterização da zona crítica a abranger, sendo que as ações incluídas no Eixo 1 se destinam a todos os grupos-alvo aí definidos, independentemente da sua localização territorial, podendo (e devendo) abranger as comunidades localizadas nos Bairros Sociais e a comunidade cigana, sendo contudo possível (embora não desejável) a exclusão de ações integradas em alguns eixos, desde que sejam abrangidas por outros programas que desenvolvam ações idênticas ou se destinem ao mesmo público-alvo.

#### *Área urbana consolidada da cidade de Vila Real*

A abordagem proposta para área urbana consolidada da cidade de Vila Real visa um combate articulado contra a exclusão e a pobreza crítica, em especial garantindo uma maior proteção às pessoas com deficiência e incapacidades, crianças, jovens, idosos e mulheres.



Para as crianças e jovens, será garantindo a igualdade de oportunidades, criando respostas para a sua identificação com a sociedade e reforço da ação social escolar, em especial nos ensinamentos pré-escolar e básico, designadamente na componente da alimentação, assim como no apoio à prevenção e redução do abandono escolar, reconhecendo e aproveitando o seu potencial e as suas qualificações, sem esquecer a qualificação do apoio institucional a crianças e jovens.

Junto dos idosos, em especial os que vivem sozinhos, os doentes, ou com dificuldades, e de pessoas com deficiência e incapacidade, procurará atuar-se na melhoria das suas condições de vida, com a criação de redes de cuidados de proximidade, e o desenvolvimento de serviços de suporte aos doentes em casa/na comunidade, com recurso a tecnologias de saúde de proximidade e o acompanhamento à distância.

Quanto às mulheres a preocupação reside mais nas questões relacionadas com a violência doméstica, nomeadamente na reintegração das vítimas em condições de segurança, em meio social e laboral, e na promoção da igualdade de género e prevenção da violência de género.

### *Bairros Sociais*

Nestas áreas de intervenção serão desenvolvidas exclusivamente ações dirigidas às comunidades específicas que aqui vivem, nomeadamente os grupos mais vulneráveis, sem prejuízo destes serem também beneficiários das ações dirigidas à área urbana consolidada da cidade de Vila Real.

Pretende-se desenvolver iniciativas que promovam uma cidadania ativa e a apropriação empreendedora do território e da comunidade onde residem, garantindo a criação de laços, a confiança mútua, a ligação à comunidade e a sua participação na sociedade. Nomeadamente ações integradas (inovadoras e/ou experimentais) de promoção local da inclusão social ativa, ações de capacitação para a inclusão social, seja por via da cultura, seja do desenvolvimento de competências de natureza pessoal e social, ou de intervenções socioeducativas que procurem servir como espaço privilegiado de inserção social, ou ainda de capacitação das famílias, em especial na área da parentalidade responsável, ou das mulheres, na área do empreendedorismo e apoio à criação do próprio emprego, bem como no apoio a cuidados especializados, questão chave para famílias com crianças, pessoas com demência, ou pessoas com deficiência e incapacidade.

Mas nestas 5 zonas críticas, para além das operações de regeneração económica e social a realizar, são também necessárias operações de regeneração física, propostas por este plano de ação e que não serão aplicadas a todas as 5 zonas da mesma forma, uma vez que a situação das habitações sociais, equipamentos e espaço público envolvente é diferente para cada bairro.

As intervenções de requalificação dos espaços públicos envolventes do tipo espaços centrais dos bairros e espaços verdes serão necessárias intervenções nos 5 Bairros, já a requalificação dos corredores pedonais existentes, aumentando a segurança e adaptando-os para a mobilidade



condicionada, com introdução de soluções de acalmia de tráfego, só terá lugar nos Bairros da Laverqueira e S. Vicente de Paula, precisamente os bairros onde também são necessárias obras de reabilitação de edifícios de habitação social (e apenas nos edifícios de habitação destinadas a arrendamento para este fim), no bairro de S. V. Paula prevê-se também a realização de obras de reabilitação e adaptação do edifício devoluto da antiga estação meteorológica, de acordo com um programa de equipamento público a definir em função das necessidades de resposta social local.

### *Núcleo de construção precária em Mateus*

Nesta área de intervenção serão desenvolvidas exclusivamente ações dirigidas à comunidade cigana que aqui habita, face às deploráveis condições de vida e de exclusão social em que se encontram, sem prejuízo desta ser também beneficiária das ações dirigidas à área urbana consolidada da cidade de Vila Real. Pretende-se assegurar um adequado padrão de vida para a comunidade, através da combinação de um conjunto de medidas, compatíveis com uma vida digna, mas em que a questão do acesso a uma habitação social terá de ser vista como uma das prioridades, face à situação desastrosa em que esta comunidade vive, quer do ponto de vista habitacional e social, quer do ponto de vista do acesso às mais básicas infraestruturas e serviços associados.

Ora, a melhor solução para cumprir este desiderato, uma vez que as construções precárias têm obrigatoriamente de ser demolidas e não é possível a edificação naquele local para este fim (por ser privado e por não estar dotado de infraestruturas), é a reabilitação de edifícios propriedade municipal, situados na área urbana consolidada da cidade de Vila Real, mais propriamente na ARU do Centro Histórico. Desta forma será possível, num curto espaço de tempo, realojar famílias que atualmente estão nos Bairros Sociais no Centro Histórico, libertando assim o alojamento adequado nos Bairros Sociais de modo a providenciar habitação condigna a toda a comunidade e assegurar a manutenção dos laços sociais dessa comunidade.

### *Coordenação*

Referir ainda que a execução desta estratégia e das ações previstas no PAICDVR pressupõe a "construção" de uma parceria local de intervenção social que se pretende possa promover, dinamizar e monitorizar respostas integradas, designadamente de apoio e acompanhamento da população mais vulnerável, para prevenção de fenómenos de pobreza e exclusão social.

O município assume assim a responsabilidade da coordenação de todas as entidades, meios e recursos, que irão integrar esta parceria, através de um modelo organizativo relativamente simples que permita o seu funcionamento, garantindo a necessária flexibilidade e transparência no processo de escolha das entidades que localmente poderão prestar serviços, competindo ao município identificar e selecionar as entidades locais executoras das ações, que deverão fazer parte do Conselho Local de Ação Social (um dos órgãos da Rede Social), bem como dinamizar e coordenar a execução do PAICDVR.



### 3. PROGRAMA DE AÇÃO

#### 3.1. Identificação das Prioridades de Investimento a mobilizar

O Programa de Ação tem por objetivo operacionalizar e permitir as condições para assegurar a execução da estratégia definida para o território do PEDU de Vila Real no horizonte 2020, de acordo com os **3 Eixos Estratégicos Temáticos**, tendo sido deixadas fora deste Programa as ações correspondentes ao Eixo 4, uma vez que as mesmas deverão ser objeto de posterior negociação com a Autoridade de Gestão, pelo que o seu financiamento deverá ser enquadrado no âmbito da Assistência Técnica e não através da mobilização das prioridades constantes do aviso realizado para os PEDU (Aviso EIDT-99-2015-03).

Assim, a opção seguida na montagem do Programa de Ação foi a de apresentar todas as ações previstas nos 3 planos que são integrados, fazendo corresponder integralmente as ações de cada eixo de cada um daqueles 3 planos, às ações aqui apresentadas em cada Medida, agrupadas por Eixo Temático, para facilitar a transposição e leitura do processo de integração referido.

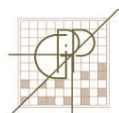
Deste modo, a estruturação do Programa de Ação que se passa a apresentar assenta em 3 Eixos Estratégicos, conforme referido anteriormente, correspondendo cada um daqueles a um Plano integrado pelo PEDU e, por essa razão, a cada um daqueles 3 eixos corresponde também uma Prioridade de Investimento a mobilizar.

#### EIXO ESTRATÉGICO 1: PROMOVER A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

No Eixo Estratégico 1 estão incluídas todas as ações previstas nas componentes do Plano de Mobilidade Urbano Sustentável integrado, para as quais se pretende mobilizar a Prioridade de Investimento 4.5 - *Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação.*

Dentro desta PI 4.5 que se pretende seja contratualizada, o PEDU propõe várias tipologias de intervenção, através das correspondentes Medidas do **Eixo Estratégico 1 - PROMOVER A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL**, conforme se apresenta em seguida:

- **Medida 1.1: Promoção dos modos suaves de mobilidade** - estão incluídas todas as intervenções da tipologia de medidas (i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham



fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;

- **Medida 1.2: Promoção dos Transportes Públicos** - estão incluídas todas as intervenções da tipologia de medidas (iv) a estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando nomeadamente corredores específicos “em sítio próprio” (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);
- **Medida 1.3: Promoção de Sistemas de Informação e Gestão** - está incluída a intervenção da tipologia de medidas (v) a adoção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real.

## EIXO ESTRATÉGICO 2: REGENERAR O CENTRO HISTÓRICO

No Eixo Estratégico 2, incluem-se todas as ações previstas no PARU e para as quais se pretende mobilizar a PI 6.5 - Adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído.

Através da mobilização desta PI 6.5 o PEDU pretende financiar várias intervenções e ações, previstas nas Medidas do **Eixo Estratégico 2 - REGENERAR O CENTRO HISTÓRICO**, incluídas nas seguintes tipologias de intervenção conforme se apresenta em seguida:

- **Medida 2.1: Regenerar o espaço público** - reabilitação de espaço público, desde que associada a ações de reabilitação do conjunto edificado envolvente em curso ou concluídas há 5 anos ou menos, podendo envolver a demolição de edifícios para criação de espaço público e a recuperação e expansão de infraestruturas verdes;
- **Medida 2.2: regenerar o edificado** - reabilitação integral de edifícios, nomeadamente destinados a habitação, a equipamentos de utilização coletiva, a comércio ou a serviços, públicos ou privados, com idade igual ou superior a 30 anos, ou no caso de idade inferior, que demonstrem um nível de conservação igual ou inferior a 2, determinado nos termos do estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 266-B/2012, de 31 de dezembro;
- **Medida 2.3: animar, valorizar e reinventar** - desenvolvimento de ações com vista à gestão e animação da área urbana, à promoção da atividade económica, à valorização dos espaços urbanos e à mobilização das comunidades locais, desde que diretamente relacionadas com as ações previstas nas medidas anteriores.



### EIXO ESTRATÉGICO 3: INCLUSÃO SOCIAL E COMBATE À POBREZA E DISCRIMINAÇÃO

Quanto ao **Eixo Estratégico 3 - INCLUSÃO SOCIAL E COMBATE À POBREZA E DISCRIMINAÇÃO**, inclui todas as ações do PAICD, nomeadamente as que implicam a realização de intervenções de regeneração física e económica de comunidades desfavorecidas enquadradas na PI 9.8 que se pretende mobilizar, bem como as ações de regeneração social, a realizar através da mobilização da PI 9.1, e ainda outras ações articuladas para as quais se pretendem mobilizar outras PI, nomeadamente a 8.4, a 9.3, a 9.4, e a 10.1.

Em síntese, este Programa de Ação prevê um conjunto de ações nos seus três Eixos Estratégicos para as quais se pretende a mobilização das três Prioridades de Investimento do EIXO 5. SISTEMA URBANO do NORTE2020 (PI 4.5/PI 6.5/PI 9.8) todas elas através da comparticipação FEDER a 85% do valor do investimento total das respetivas ações.

Pretende-se ainda o acionar das PI 9.1, 8.4, 9.3, 9.4, e 10.1, quer através da comparticipação do FSE no NORTE 2020 (PI 9.1 em função da natureza específica das ações, e PI 10.1), quer através da comparticipação FSE via POISE (PI 8.4, PI 9.1 em função da natureza específica das ações, PI 9.3, e PI 9.4), em ambos os casos a 85%.

- **Medida 3.1: Inclusão social de comunidades marginalizadas e grupos de risco** – Desenvolvimento de ações que visam a promoção da Inclusão social de comunidades marginalizadas e grupos de risco em toda a cidade de Vila Real;
- **Medida 3.2: Regeneração física, económica e social das comunidades nos Bairros Sociais** – Nesta medida estão incluídas todas as Ações específicas para as comunidades dos Bairros Sociais, sem prejuízo de todas as ações incluídas na medida 3.1 que lhes serão também destinadas.
- **Medida 3.3: Regeneração Capacitação e inclusão social da comunidade cigana** – Nesta são incluídas todas as Ações específicas para a Comunidade Cigana, bem como todas aquelas que são especificamente comuns às outras duas medidas deste Eixo ou seja, serão realizadas para as comunidades dos Bairros Sociais e para a Comunidade Cigana que habita o núcleo de construção precária de Mateus.



Com este programa de Ação pretendeu-se favorecer a abrangência na identificação de ações concretas, coerentes com a estratégia proposta, que deverão dar origem a uma multiplicidade de operações, suscetíveis de beneficiarem de financiamento comunitário, através das fontes de participação atrás referidas e que se identificam em pormenor no quadro seguinte.

Pretende-se, desta forma, munir o Município e os principais “*stakeholders*”, alguns dos quais estão já identificados nos próprios Planos integrados, de um conjunto de propostas integradas que permitam atuar sobre a realidade do Território, propostas estas estruturantes para a conformação final dos projetos e intervenções que daqueles venham a resultar, num processo que se pretende participado, e para o qual se pretende criar, através deste plano (PEDU), condições reais de financiamento que resultarão em grande parte das que vierem a ser colocadas à sua disposição.





### 3.2. Quadro de Investimentos, Ações e Metas

Pl a Mobilizar	Fundo	Eixo/Medida PEDU	Indicador de realização			Indicador de resultado			Proposta de Dotação Fundo a Contratualizar
			Indicador	Meta 2018	Meta 2023	Indicador	Meta 2018	Meta 2023	
4.5	FEDER	Eixo 1/Medida 1.1	planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	0	1	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	28.500	27.969	6 944 151 €
			Corredores e Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (km)	10,2	20	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	28.500	27.969	
4.5	FEDER	Eixo 1/Medida 1.2	planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	0	1	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	28.500	27.969	1 503 241 €
			corredores de elevada procura de transporte implementados (n.º)	0	3	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	28.500	27.969	
4.5	FEDER	Eixo 1/Medida 1.3	planos de mobilidade urbana sustentável implementados (n.º)	0	1	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	28.500	27.969	127 500 €
			sistemas de informação a utilizadores implementados (n.º)	0	1	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	28.500	27.969	
6.5	FEDER	Eixo 2/Medida 2.1	Desenvolvimento urbano: Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (M2)	20.000	26.800	Aumento do grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10)	>=1	>=3	2 492 606 €

Pl a Mobilizar	Fundo	Eixo/Medida PEDU	Indicador de realização			Indicador de resultado			Proposta de Dotação Fundo a Contratualizar
			Indicador	Meta 2018	Meta 2023	Indicador	Meta 2018	Meta 2023	
6.5	FEDER	Eixo 2/Medida 2.2	Desenvolvimento urbano: Edifícios públicos ou comerciais construídos ou renovados em áreas urbanas (M2)	665	2.885	Aumento do grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10)	>=1	>=3	1 866 089 €
6.5	FEDER	Eixo 2/Medida 2.3	Desenvolvimento urbano: Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (M2)	20.000	26.800	Aumento do grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10)	>=1	>=3	328 287 €
9.8	FEDER	Eixo 3/Medida 3.2	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m2)	50.000	62.947	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas intervencionadas (1 a 10)	>=1	>=3	1 744 296 €
			Habitações reabilitadas em áreas urbanas (n.º)	20	47	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas intervencionadas (1 a 10)	>=1	>=3	
			Edifícios públicos ou comerciais construídos ou renovados em áreas urbanas (m2)	0	175	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas intervencionadas (1 a 10)	>=1	>=3	
9.8	FEDER	Eixo 3/Medida 3.3	Habitações reabilitadas em áreas urbanas (n.º)	34	34	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas intervencionadas (1 a 10)	>=1	>=3	2 084 843 €



### 3.3. Realização

Neste ponto apresenta-se a síntese das principais realizações, incluindo mecanismos de recolha de dados para cálculo dos indicadores

As realizações e resultados esperados (metas quantificadas) foram identificadas no quadro anterior, onde foram apresentadas todas as previstas nos planos que são integrados, fazendo-o por Eixo e Medida.

A exceção diz respeito ao Eixo 3, ou seja às intervenções previstas no âmbito do PAICD, uma vez que nestas estão incluídas um conjunto de ações para as quais se prevê mobilizar outras PI para além da PI 9.8, e cujos indicadores são apresentados no próprio PAICD.

Apresentam-se em seguida as realizações programadas e os mecanismos de recolha de dados para os indicadores, por PI.

Eixo 1/ PI 4.5: assumiu-se a concretização e implementação do PMUS, mas entendeu-se ser mais eficaz complementar esse indicador de realização com outros mais específicos e diretamente relacionados com cada Medida. A obtenção dos dados para a sua construção é direta e simples, retirando-os dos resultados de execução de cada um dos contratos respetivos de empreitada e/ou fornecimento de bens e serviços.

Quanto ao indicador de resultado, será com base nos cálculos de emissões de CO<sub>2</sub> do concelho de Vila Real (INE e APA) para o setor dos transportes, que será feito o cálculo. A definição da meta concreta utiliza o mesmo conceito definido no Portugal 2020 para a meta de emissão de gases de efeito estufa (+1% do valor de 2005).

Eixo 2/PI 6.5: No que diz respeito aos indicadores de realização, assumiu-se a concretização e implementação das ações de intervenção no espaço público, e das ações em edifícios de equipamentos públicos, de propriedade municipal, utilizando para esse fim os indicadores definidos no PO Norte. A obtenção dos dados para a sua construção é direta e simples, retirando-os dos resultados de execução de cada um dos contratos respetivos de empreitada.

Quanto ao indicador de resultado, corresponde ao definido no PO Norte para esse fim, assumindo-se algum conservadorismo na definição das metas, face à ausência de prévios valores ou registos. A sua obtenção será através de inquéritos a realizar durante algumas das ações previstas na Medida 2.3, acompanhada da realização de inquéritos pessoais por amostragem, e através de plataformas digitais.

Eixo 3/PI 9.8: Serão usados os indicadores previstos no POISE (PI 8.4, PI 9.1, PI 9.3, PI 9.4), e PO Norte (PI 9.1, PI 10.1), em função das ações concretas e de acordo com o indicado no PAICD. Quanto à PI 9.8, e no que diz respeito aos indicadores de realização, assumiu-se a concretização e implementação das ações de intervenção no espaço público, e das ações em edifícios de habitação social, e em equipamentos públicos, de propriedade municipal, utilizando para esse fim



os indicadores definidos no PO Norte. A obtenção dos dados para a sua construção é direta e simples, retirando-os dos resultados de execução de cada um dos contratos respetivos de empreitada.

Quanto ao indicador de resultado, corresponde ao definido no PO Norte, assumindo-se algum conservadorismo na definição das metas, face à ausência de prévios valores ou registos. A sua obtenção será através de inquéritos a realizar durante algumas das ações previstas na Medida 2.3, acompanhada da realização de inquéritos pessoais por amostragem, e através de plataformas digitais.

Em síntese, podemos concluir que as metas indicadas são mais ambiciosas do que seria a contribuição proporcional da cidade de Vila Real para as metas previstas no NORTE2020, ou seja este PEDU tem uma proposta de resultados claramente alinhados com os objetivos e metas previstas para a Região.



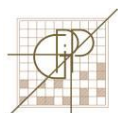
## 4. MODELO DE GOVERNAÇÃO

### 4.1. Modelo de gestão e organização

O modelo de gestão e organização que se apresenta foi estruturado para assegurar a prossecução do Plano com eficácia e eficiência, avaliando os riscos de forma sistémica, antecipando respostas e ponderando a experiência anterior acumulada. Mas foi pensado também no âmbito das responsabilidades futuras que serão delegadas no município, enquanto Autoridade Urbana (AU), por parte da Autoridade de Gestão (AG), nos termos do contrato a realizar entre ambos e que aí deverão ser formalmente definidas.

A resposta ao desafio de cumprir a programação plurianual dos investimentos públicos, de captar e apoiar os restantes investimentos previstos neste PEDU, nomeadamente os de natureza privada, bem como de assegurar a monitorização, o envolvimento e participação de todos, conforme previsto no Eixo 4 deste Plano, aconselha a que o mesmo seja dotado de um sistema de governação capaz de dar resposta às seguintes responsabilidades, funções e atividades:

- gestão, dinamização, acompanhamento, controlo e avaliação do Plano, incluindo, por exemplo, os encargos com a equipa de técnicos contratados ou afetos do Município e a aquisição de bens e serviços necessários àquelas tarefas;
- estudos e projetos, incluindo estudos de avaliação e caracterização sectorial, social ou espacial do Território, dinamização e participação no Barómetro CS2020 de sustentabilidade urbana e no processo de recolha de informação e dados relativos ao Índice de Sustentabilidade Urbana;
- apoio na superação de constrangimentos à plena concretização das oportunidades de financiamento, nomeadamente agilização dos processos de licenciamento necessários, nos termos legais e regulamentares aplicáveis, à contratação de financiamentos pelos Fundos Retalhistas;
- comunicação e divulgação das oportunidades de financiamento de operações propiciadas e dinamização da procura de financiamentos através do IF e, em particular, dos Fundos Retalhistas;
- publicitação e divulgação das medidas inseridas nos 4 Eixos Estratégicos do PEDU, incluindo ações de sensibilização, divulgação e de promoção, edição de documentos, e orientação sobre procedimentos de natureza técnica;
- realização de reuniões e sessões de trabalho indispensáveis à gestão, acompanhamento, monitorização, avaliação, divulgação e participação pública.



O modelo de organização e a respetiva estrutura, escolhido para implementar este Plano e assegurar o cumprimento das metas aqui apresentadas, será constituída por três níveis.

Um primeiro, de carácter institucional e de direção, designado por Direção Executiva (DE), corresponde ao executivo municipal, a quem compete assegurar a coordenação geral do PEDU, assumindo a responsabilidade na qualidade de AU pela sua implementação, designadamente as funções referidas anteriormente, e as funções de representação, decisão e aprovação vinculativas.

Esta Direção Executiva assume a responsabilidade executiva e legal derivada da aprovação do PEDU pela AG, nomeadamente o controlo do cumprimento das responsabilidades dos diversos parceiros que venham a ser envolvidos, a procura de complementaridades e soluções inovadoras para potenciar os resultados das ações, a articulação dos parceiros com entidades públicas e privadas, que sejam relevantes para o sucesso da intervenção, e a articulação com a AG e outras entidades nacionais e regionais.

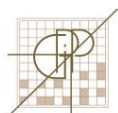
Ao nível técnico, teremos uma estrutura de apoio à DE, designada por gabinete de Apoio Técnico (GAT), que terá como missão a gestão operacional e execução do PEDU, incluindo assegurar as condições necessárias e suficientes para a seleção das operações e para o acompanhamento da sua execução física e financeira, assegurar as funções de monitorização e avaliação global, e de sensibilização e divulgação, nos termos do respetivo plano de comunicação a desenvolver no decurso da implementação do plano e na sua conclusão.

Esta estrutura será organizada em função da natureza específica das atividades a desenvolver, do seu volume e da respetiva programação, atendendo à complexidade das mesmas, e será constituída por técnicos municipais das várias áreas de intervenção, nomeadamente técnica, jurídica, económica e financeira, e será ainda auxiliada por outros técnicos, a contratar para esse efeito.

Por último, ao nível consultivo, haverá um Conselho Consultivo e de Acompanhamento, que funcionará enquanto estrutura de acompanhamento da execução do PEDU e de consulta, em especial no que toca à estratégia de envolvimento dos parceiros e cidadãos em geral, de implementação dos planos de comunicação ou de medidas de correção.

O CCA será constituído por representantes das instituições, organizações, empresas e cidadãos a título individual que a DE considere dever convidar, em função da sua natureza ou da natureza do seu trabalho ou atividade, nos termos a acordar entre AG e AU, sendo apoiado pelo GAT para que possa desenvolver as suas atividades.

Os encargos com o modelo de governação devem ser suportadas pelo orçamento do **eixo “Assistência Técnica”** do PO Norte.



## 4.2. Mecanismos de acompanhamento e avaliação

A principal variável que permitirá avaliar globalmente a eficácia e eficiência de gestão é a taxa de execução. A sua evolução ao longo do tempo e adequação às metas estabelecidas indica, por um lado, a adequação do Plano e dos seus objetivos e tipologias de ações ao contexto territorial de aplicação e, por outro, o carácter pró-ativo da AU para diagnosticar os principais problemas que impendem sobre a execução global das operações cofinanciadas e deliberar e decidir sobre as principais medidas de gestão a adotar para os ultrapassar.

Pressupõe um conhecimento permanente da evolução das condições de contexto e uma contínua monitorização física e financeira das operações aprovadas que permita, de forma atempada, tomar as medidas corretivas que venham a revelar-se necessárias.

Neste contexto particular, o Plano de Monitorização configura o instrumento por excelência de avaliação e controlo da execução do Programa de Ação do PEDU, na medida em que contribuirá para a otimização da implementação das intervenções e ações previstas, que serão realizadas mediante operações e respetivos projetos, a apresentar nos termos da programação.

Este plano é um instrumento interativo, procurando a verificação do cumprimento das responsabilidades e compromissos assumidos por cada parceiro interveniente no processo, bem como o grau de envolvimento entre eles.

O Plano agora apresentado foi dividido em duas partes. Na primeira apresenta-se um conjunto de elementos que estruturam o sistema de monitorização das atividades, incluindo as de coordenação geral do PEDU. Na segunda apontam-se alguns princípios de um sistema de avaliação do Programa de Ação.

### 4.2.1. Monitorização

Desde o seu começo, qualquer Plano precisa de conceber um sistema de monitorização e avaliação para o seu próprio processo de aprendizagem, por razões de responsabilização e por razões de transparência e credibilidade.

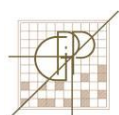
Nesse sentido, o Programa de Ação terá um sistema de registo das respetivas atividades principais, especialmente orientado para aquelas que permitam a obtenção de uma rápida visão geral do desenvolvimento de cada ação e das atividades transversais de coordenação e articulação entre ações.

A informação será sintetizada para cada uma das atividades em questão, inserida num sistema de gestão de controlo de ações – utilizando-se para isso um *software* comercial de gestão e controlo de projetos – permitindo comparar facilmente o que foi realizado com o que foi planeado, atividade a atividade, ação a ação, incluindo o início e fim das atividades, os recursos humanos utilizados e os materiais e equipamento utilizado.



Obviamente que isto pressupõe a existência de uma programação inicial com o mesmo nível de informação e detalhe, o que deverá ser realizado logo após aprovação do PEDU, quer para as atividades verticais – ao nível de cada ação – quer para as atividades transversais – comuns a todas as ações ou a grupos de ações, incluindo as relacionadas com a coordenação, e incluir pelo menos os seguintes elementos:

1. Prazo total: O prazo total vinculativo não poderá ser superior ao previsto para a realização de cada Ação referido no PEDU e deverá discriminar, pelo menos, a ordem, prazo e ritmo de execução de cada uma das espécies de trabalho e atividades;
2. Razoabilidade de prazos de execução das ações ou atividades propostas: Os prazos considerados na programação deverão considerar tempo adequado para a realização e controlo das mesmas e ser compatíveis com a mobilização de meios humanos e equipamentos associada;
3. Inclusão de atividades específicas ajustados à complexidade da Ação: Devem incluir a fase de preparação e ter uma sequência lógica e adaptada à Ação e aos projetos, contemplando a fase de realização e aprovação destes, testes e ensaio dos equipamentos, etc.;
4. Especificação dos meios: Qualidade e quantidade dos meios com que se prevê executar a ação, quer sejam meios próprios, quer através do recurso a contratações exteriores;
5. Mobilização global em face da programação: A mobilização de recursos técnicos e humanos previstos deverá ser compatível com as espécies de trabalho e atividades definidas na programação, tanto em termos de identificação dos membros a intervir, como da sua afetação;
6. Mobilização na fase inicial de preparação das ações: Será importante garantir uma mobilização suplementar, na fase inicial de análise e planeamento dos trabalhos, incluindo a realização dos estudos iniciais e verificação das condições de exequibilidade técnica, em especial nas ações mais inovadoras;
7. Procedimentos de articulação transversal entre ações: Um eficiente controlo das relações transversais entre ações e entre beneficiários distintos deverá ser equacionado na programação, procurando evitar situações imprevistas na fase de execução dos mesmos;
8. Desempenho e relacionamento dos atores: Definição de atividades de coordenação global do programa de ação e de controlo do cumprimento das responsabilidades dos diversos parceiros que venham a participar;
9. Programação financeira: Inclusão da programação financeira detalhada e dos respetivos custos unitários.





O sistema de monitorização deverá também incluir algumas dimensões de registo e avaliação de variáveis externas relevantes para o desempenho e cumprimento da programação, isto para além da inclusão dos indicadores de realização e de resultados, de forma a permitir a comparação entre metas previstas e alcançadas.

#### 4.2.2. Avaliação

A implementação do Plano coloca o desafio de sustentar a dinâmica institucional que se pretende construir na fase inicial após a aprovação do PEDU e, em especial, nos procedimentos de preparação e elaboração dos projetos e atividades de desenvolvimento das respetivas ações.

O modelo de avaliação organizacional será a avaliação participativa – processo de auto avaliação apoiado e orientado metodologicamente - com a mobilização ativa e distribuição de responsabilidades pelos parceiros, com o seguinte enquadramento temporal.

Contínua: baseada na avaliação da informação produzida pelo sistema de monitorização com o objetivo de identificar desvios entre o previsto e o realizado, que possam ameaçar o trabalho ou potenciá-lo com novas oportunidades;

Intermédia: centrada no ciclo das Ações e projetos, tendo o objetivo de reenquadrar a intervenção e replanear as intervenções;

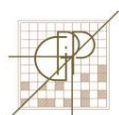
Final: no término da vigência do PEDU deve ser efetuada a avaliação final centrada nos resultados, efeitos da intervenção e respetivos impactos, identificando as boas práticas, as novas necessidades e as mudanças produzidas.

A avaliação deverá implicar e envolver todos os parceiros de modo a gerar consensos e garantir que se construam novos compromissos, com base nos seguintes pressupostos:

- Clima de transparência e partilha de informação
- Compromisso claro para a incorporação das conclusões da avaliação
- Identificação e legitimação dos responsáveis pela avaliação
- Integração das atividades da avaliação nos planos das organizações
- Compromisso prévio sobre os instrumentos, metodologia e objetivos da avaliação

#### 4.3. Envolvimento e responsabilidades dos parceiros

No âmbito do PEDU consideram-se parceiros todos aqueles referidos nos Planos integrados pelo PEDU, nomeadamente a UTAD, os proprietários de imóveis, outros atores e agentes que irão executar em parceria ações no âmbito do PAICD, as empresas de infraestruturas públicas, os concessionários de transportes e de estacionamento, entre outros.



Mas devem ser também vistos como parceiros todos aqueles que serão determinantes para a implementação da estratégia de operacionalização deste PEDU, nomeadamente aqueles cujo envolvimento institucional deverá ser assegurado, como os organismos da Administração Pública necessários à emissão de pareceres.

Ou todos aqueles com os quais é indispensável uma quase permanente articulação ao nível do acompanhamento institucional, desde logo a AG do NORTE2020, mas a que poderemos adicionar entidades como o IMT, DGT, e IRHU, pela sua capacidade de apoio técnico, ou o IFRU, diretamente ou através das entidades retalhistas.

Ou ainda os cidadãos em geral, os municípios, em particular, passando pelos Meios de Comunicação Social e pelos grupos de interesse, como estudantes universitários, com os quais é indispensável criar um forte envolvimento de cidadania e condições de participação.

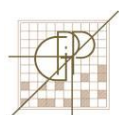
Isto porque o PEDU foi assumido como tendo um conteúdo eminentemente estratégico, incluindo a definição da disciplina de governação das parcerias, assumindo que a consolidação e pormenorização das operações serão subseqüentemente efetuadas. Por isso, o plano deverá seguir uma abordagem transparente e participativa, envolvendo os agentes e atores relevantes assim como a sociedade civil, no sentido de assegurar um elevado nível de envolvimento, aceitação e suporte.

Se nalguns casos, o envolvimento é mais direto e decorre inclusivamente da aplicação de legislação e contratos, como será com a AG, ou com organismos da AP, ou ainda do facto de serem promotores ou parceiros, o que impõe desde logo direitos e deveres derivados dessa mesma qualidade, noutros casos não é assim.

Por isso, prevê-se um processo de mobilização e participação que permita comunicar o PEDU, a estratégia, os objetivos e as ações à comunidade, no seu sentido mais lato, e recolher contributos, nas fases de preparação das operações, desenho e implementação dos projetos, e ainda na fase posterior de dinamização dos mesmos. Este processo de mobilização e envolvimento da comunidade será realizado de forma permanente e reforçado através de atividades de gestão a incluir no Eixo 4 do plano.

Aqui merece destaque, pela sua importância intrínseca e porque representa um caso concreto de envolvimento ao nível de parceria, o caso do Fórum Cidades Sustentáveis 2020, um portal e plataforma multidimensional de suporte, cuja coordenação será assegurada pela DGT, evidenciando-se o Barómetro CS2020 de sustentabilidade urbana, que permitirá às cidades aferirem o seu posicionamento na escala de desempenho para um desenvolvimento urbano sustentável, beneficiando da criação do ISU, promovido pela DGT em articulação com as CCDR, a ANMP e o INE e "alimentado" pelos municípios.

Ao município, enquanto AU, por vocação e porque será esse o seu papel e responsabilidade, caberá ser capaz de fazer uma Gestão Proactiva do PEDU, assumindo não apenas as significativas

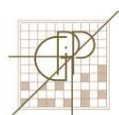


responsabilidades e competências que decorrem desse estatuto e que serão formalmente atribuídas, mas a adoção de comportamentos pró-ativos, diretamente associados ao desempenho de funções de agenciamento público, de composição de parcerias e seleção das operações no período seguinte à aprovação da candidatura, em processo de negociação, através de um comportamento gestor que nessa fase deverá assumir uma vocação mais operacional do que estratégica.

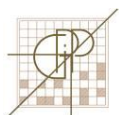
Isso permitirá adequar a preparação das candidaturas à natureza e objetivos específicos do PEDU e às orientações de gestão do PO Regional, selecionar as operações e projetos de investimento tendo em conta a sua efetiva adequação e maturidade, e contribuirá positivamente para a eficácia e a celeridade do processo de negociação, bem como para a execução material e financeira.

Assim, a AU assumirá a responsabilidade pela gestão das Operações suas e de terceiros, e assumirá a realização das atividades que serão desenvolvidas de forma mais transversal, nomeadamente todas aquelas que dizem respeito a garantir a coordenação global do PEDU e a articulação de todos os projetos, bem como as tarefas de relacionamento institucional, representação e de implementação do programa de comunicação e divulgação.

De modo a permitir apoiar futuros beneficiários no desenvolvimento dos seus projetos, a AU dará todo o apoio às tarefas de gestão decorrentes do contrato financeiro, sendo o interlocutor com a AG, assegurando o acompanhamento da execução física, financeira dos projetos, garantindo que estes sejam realizados de acordo com as condições de aprovação e seguindo as regras de contratação pública aplicáveis às aquisições e contratações realizadas exteriormente por cada beneficiário.



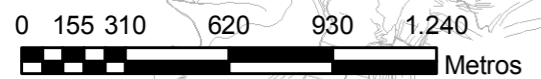
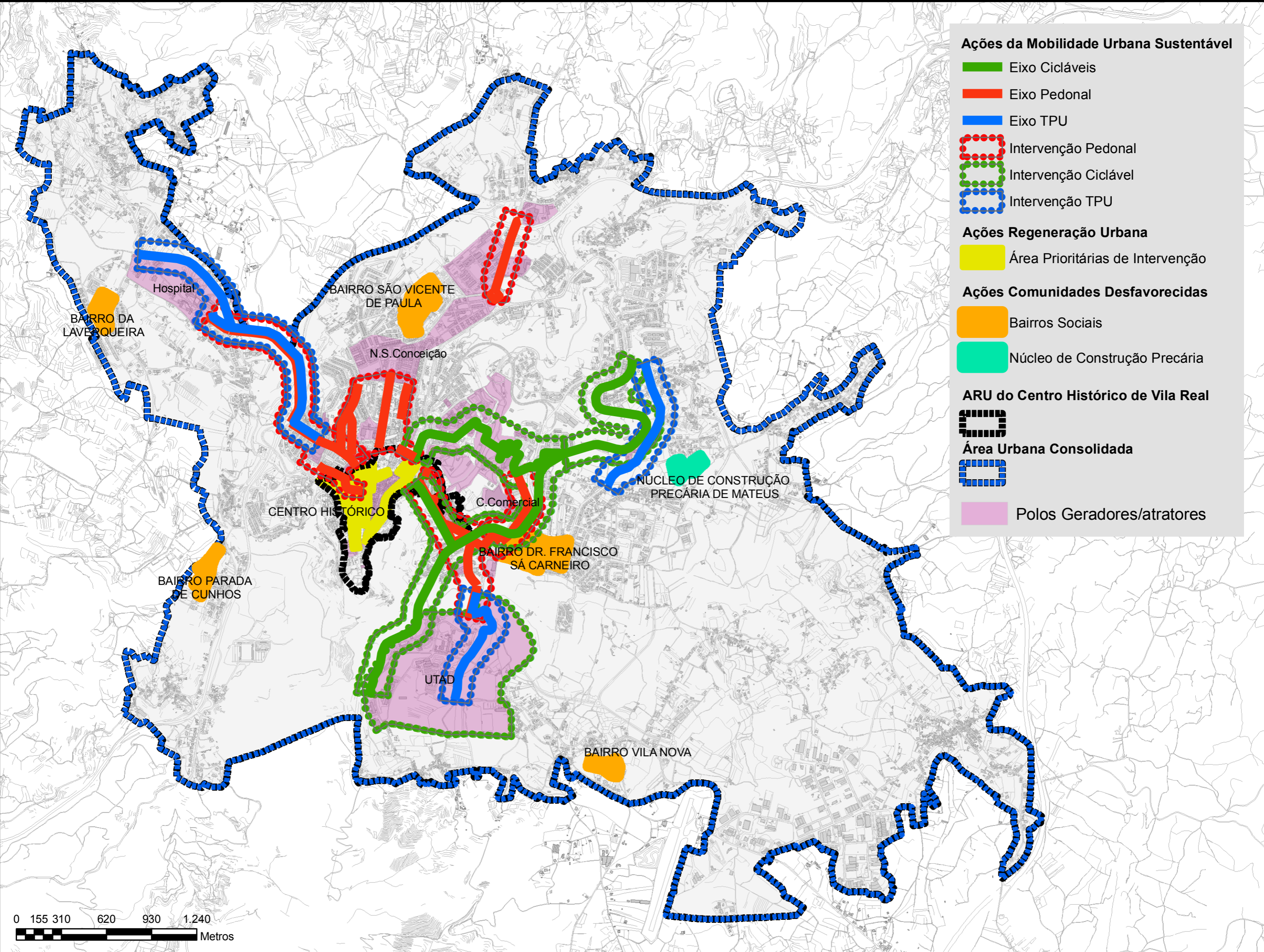
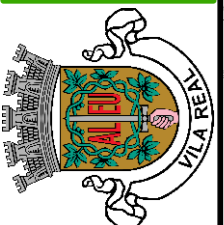
## ANEXO – PLANTAS DAS AÇÕES PROPOSTAS





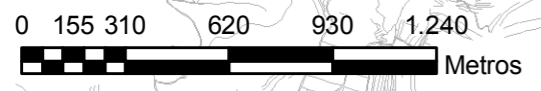
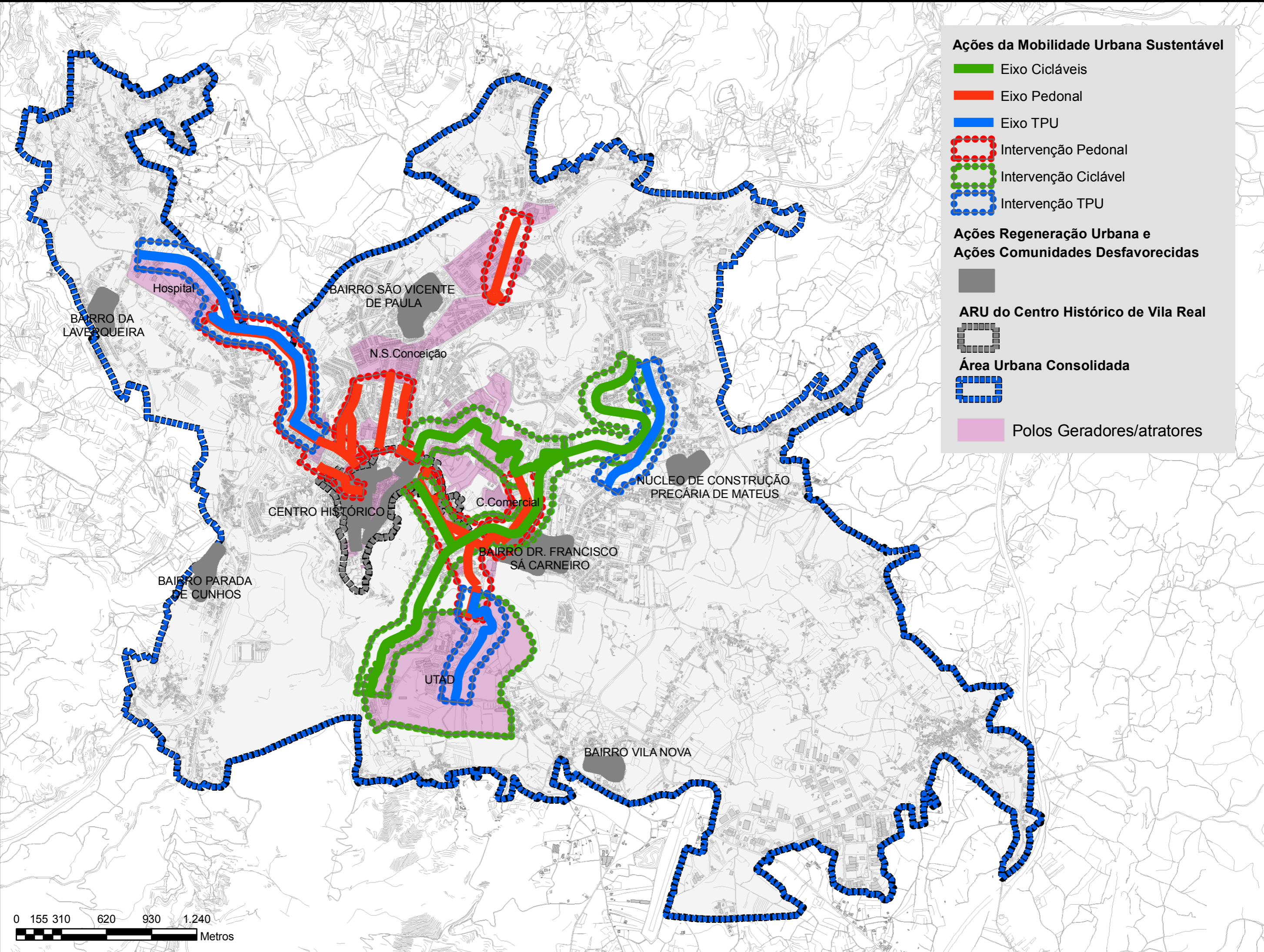
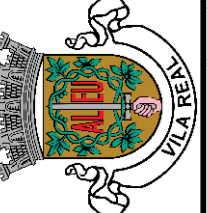
# MUNICÍPIO DE VILA REAL

## Planta Geral das Ações PEDU





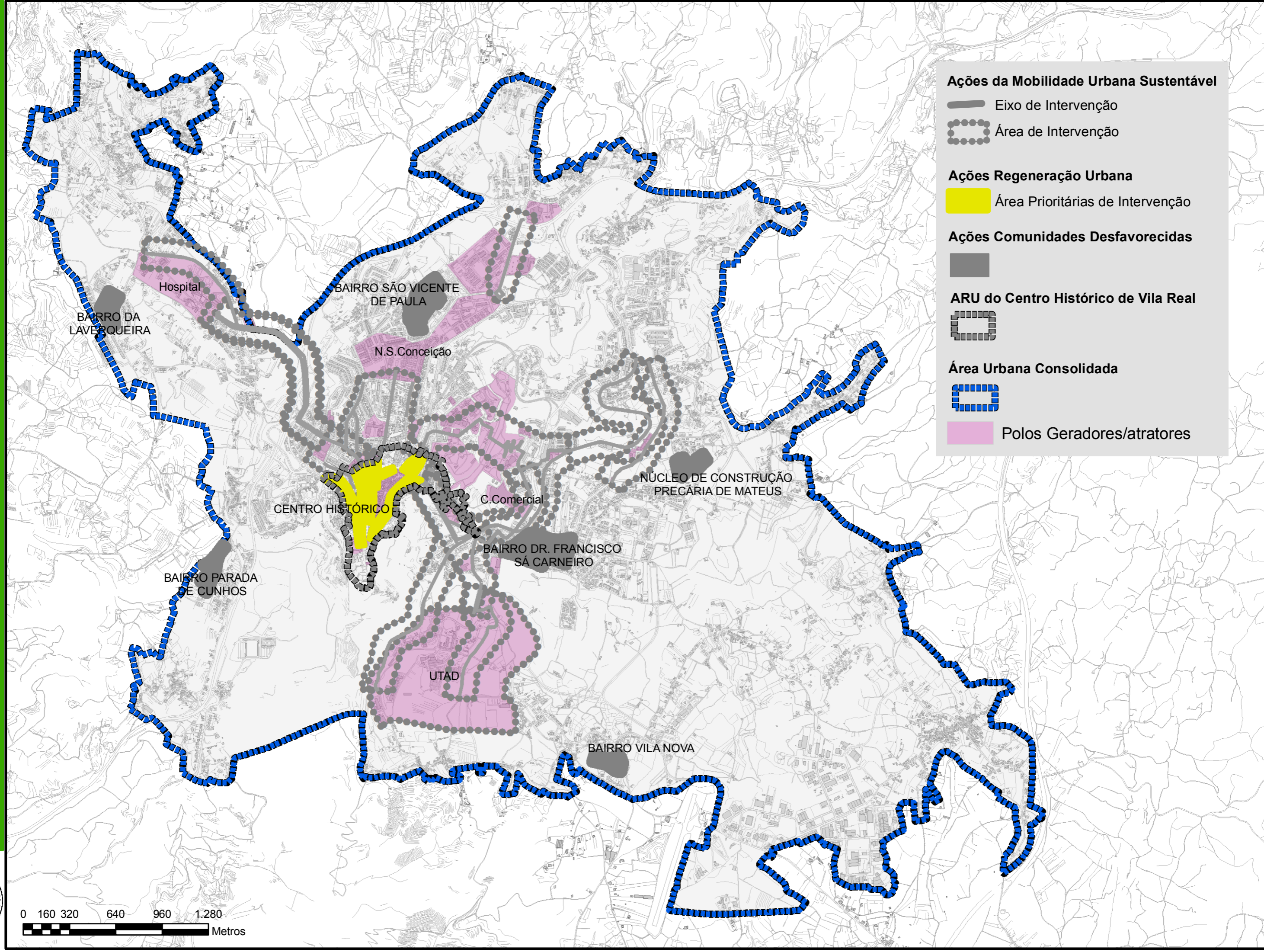
**MUNICÍPIO DE VILA REAL**  
**Planta Geral das Ações do PAMUS**





# MUNICÍPIO DE VILA REAL

## Planta Geral das Ações Regeneração Urbana



**Ações da Mobilidade Urbana Sustentável**

- Eixo de Intervenção
- ⬢ Área de Intervenção

**Ações Regeneração Urbana**

- Área Prioritárias de Intervenção

**Ações Comunidades Desfavorecidas**

- 

**ARU do Centro Histórico de Vila Real**

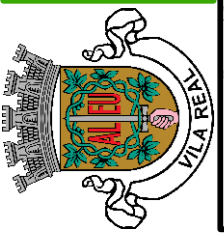
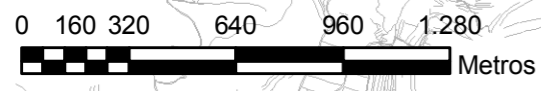
- ⬢

**Área Urbana Consolidada**

- ⬢

**Polos Geradores/atratores**

- 





# MUNICÍPIO DE VILA REAL

## Planta Geral das Ações das Comunidades Desfavorecidas

**Ações da Mobilidade Urbana Sustentável**

- Eixo Cicláveis
- Intervenção Pedonal

**Ações Regeneração Urbana**

- Área Prioritárias de Intervenção

**Ações Comunidades Desfavorecidas**

- Bairros Sociais
- Núcleo de Construção Precária

**ARU do Centro Histórico de Vila Real**

- Área Urbana Consolidada
- Polos Geradores/atratores

