



PONTA DELGADA
CÂMARA MUNICIPAL



Ponta Delgada 2030 PLANO DE AÇÃO DE BASE TERRITORIAL



Sociedade Portuguesa de Inovação

Informação sobre o documento

Cliente	Município de Ponta Delgada
Designação do Projeto	Ponta Delgada 2030 Estratégia 2030 e Plano de Ação de Base Territorial
Referência do Projeto	PR-05565
Designação do entregável	Plano de Ação de Base Territorial (R03)
Imagens da capa	Cidade de Ponta Delgada
Referência do ficheiro	SPI_PD2030_R03_PABT
Equipa do Estudo (SPI)	Augusto Medina, Leonel Ferreira, Dora Possidónio, Rui Frias, João Barata, João Lopes, Diana Sousa
Equipa municipal	Marco Resendes, Luís Garcia, Isabel Juromito, Paulo Couto, Aureliano Miranda
N.º de páginas	103
Data	Dezembro 2024

ÍNDICE

Resumo	vii
Abstract.....	ix
1. Introdução.....	12
1.1 Enquadramento do trabalho.....	12
1.2 Objetivos e metodologia do trabalho	13
1.3 Envolvimento na elaboração do Plano.....	14
1.4 Apresentação do documento	16
2. Zona geográfica abrangida pela estratégia	18
3. Contextualização territorial	20
3.1 Enquadramento territorial	20
3.2 Dinâmicas demográficas e socioeconómicas	22
3.3 Dinâmicas urbanas.....	30
4. Diagnóstico das necessidades e potencialidades do território.....	38
4.1 Disparidades regionais, tendências e desafios para o Concelho	38
4.2 Necessidades e potencialidades de desenvolvimento das zonas de intervenção	47
5. Análise SWOT	51
6. Estratégia e Plano de Ação	54
6.1 Foco temático e objetivos.....	54
6.2 Objetivos específicos para as zonas de intervenção.....	57
6.3 Identificação das ações a apoiar.....	64
6.4 Plano de financiamento, priorização e cronograma de execução	66
6.5 Indicadores de realização, resultados e metas.....	70
6.5.1 Indicadores de realização	70
6.5.2 Indicadores de resultado	72
6.6 Fichas das ações a apoiar	77
7. Governação, acompanhamento e avaliação	98
7.1 Modelo de governação.....	98
7.2 Experiência do promotor e parceiros envolvidos.....	99
7.3 Mecanismos de acompanhamento e avaliação	100

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Metodologia de trabalho.....	14
Figura 2. Sessões participativas com atores locais.....	15
Figura 3. Página inicial do questionário no âmbito da Estratégia Ponta Delgada 2030	15
Figura 4. Zona geográfica de incidência do PABT de Ponta Delgada	18
Figura 5. Freguesias do concelho de Ponta Delgada	20
Figura 6. Enquadramento territorial do concelho de Ponta Delgada.....	21
Figura 7. Evolução da população na RAA e no concelho de Ponta Delgada entre 1900 e 2021	22
Figura 8. População residente em 2021 e taxa da variação da população 2011-2021, por freguesia	23
Figura 9. Taxa de crescimento efetivo, natural e migratório (%) em Ponta Delgada (2011-2022).....	24
Figura 10. População residente por escalão etário (2021)	24
Figura 11. População residente segundo o nível de escolaridade mais elevado completo	25
Figura 12. População empregada por setor de atividade e taxa de desemprego.....	26
Figura 13. Ganho médio mensal por trabalhador por conta de outrem	27
Figura 14. Rendimento bruto declarado por habitante (esquerda) e agregado fiscal (direita).....	28
Figura 15. Poder de compra per capita (2011-2021).....	28
Figura 16. Beneficiários da Segurança Social por tipo de pensão, em Ponta Delgada (2022)	29
Figura 17. Beneficiárias/os do rendimento social de inserção, da segurança social (N.º)	29
Figura 18. Sistema urbano do concelho de Ponta Delgada	31
Figura 19. Equipamentos públicos essenciais no concelho de Ponta Delgada	32
Figura 20. Época de construção do edificado, por unidade territorial (% do total).....	34
Figura 21. Edifícios por dimensão da reparação (%), em 2021.....	34
Figura 22. Alojamentos familiares clássicos (%) por forma de ocupação, em 2021	35
Figura 23. Alojamentos familiares clássicos de residência habitual (%) por regime de ocupação.....	35
Figura 24. Valores médios mensais dos custos associados à habitação (€)	36
Figura 25. Edifícios concluídos (Nº) por tipo de obra.....	36
Figura 26. Eixos estratégicos e projetos estruturantes.....	56
Figura 27. Esquema territorial concetual de intervenção	59
Figura 28. Esquema territorial concetual de intervenção	60
Figura 29. Esquema territorial concetual de intervenção	61
Figura 30. Áreas de incidência do REVIVA – Sete Cidades e Ginetes.....	63
Figura 31. Estrutura de governação do PABT.....	98
Figura 32. Modelo de monitorização e avaliação	102

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1. Agregados domésticos privados (2011-2021)	25
Tabela 2. Representatividade de cada setor na economia em 2022	27
Tabela 3. Número de edifícios e alojamentos e taxa de variação decenal (2011-2021)	33
Tabela 4. Principais necessidades e potencialidades de desenvolvimento das zonas de intervenção	48
Tabela 5. Relação entre os objetivos estratégicos, políticos e específicos	54
Tabela 6. Correspondência das ações propostas com as prioridades, objetivos específicos e tipologias de ação do PABT em zonas urbanas	65
Tabela 7. Plano de financiamento	67
Tabela 8. Prioridades e repartição do investimento por períodos	68
Tabela 9. Cronograma de execução	69
Tabela 10. Indicadores de realização e de resultado e respetivas metas previstos no Aviso AÇORES2030-2024-14	76
Tabela 11. Mecanismos de acompanhamento, monitorização e avaliação das ações	101

LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS

ARU	Área de Reabilitação Urbana
CMPD	Câmara Municipal de Ponta Delgada
EDA	Eletricidade dos Açores
EN	Estrada Nacional
ER	Estrada Regional
FEDER	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
GEE	Gases com Efeito de Estufa
GEP	Gabinete de Estratégia e Planeamento
INE	Instituto Nacional de Estatística
IT	Instrumento Territorial
ITI	Investimento Territorial Integrado
MWh	Megawatt hora
MTSSS	Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social
NEET	Not in Employment, Education or Training
OE	Objetivo estratégico
ONU	Organização das Nações Unidas
OP	Objetivos Políticos
ORU	Operação de Reabilitação Urbana
PABT	Plano de Ação de Base Territorial
PE	Projeto Estruturante
PERU	Plano Estratégico de Reabilitação Urbana
PI	Prioridade de Investimento
PMUS	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável
PO	Programa Operacional
PROTA	Plano Regional do Ordenamento do Território dos Açores
PRR	Plano de Recuperação e Resiliência
RAA	Região Autónoma dos Açores
RSI	Rendimento Social de Inserção
SA	Sociedade Anónima
SCUT	Portagens sem cobrança aos utilizadores
SPI	Sociedade Portuguesa de Inovação
SWOT	Strengths, weaknesses, opportunities and threats
UE	União Europeia
VAB	Valor Acrescentado Bruto

Resumo

O Programa Regional dos Açores 2021-2027 (Açores 2030), no que concerne à Prioridade 5A - Valorização Económica e Social do Território, estabelece a necessidade de serem desenvolvidos os instrumentos estratégicos e de programação que concretizam a dimensão territorial da Política de Coesão e da Estratégia Portugal 2030 (Abordagens territoriais integradas), sob a forma de Instrumentos Territoriais (IT), os quais devem referenciar os investimentos a prosseguir por cada município. No caso do Município de Ponta Delgada, por se inscrever num território de maior densidade, a elaboração da estratégia territorial assenta na solução de IT Urbano, desenvolvido sob a forma de um Plano de Ação de Base Territorial (PABT), que deve materializar a estratégia de desenvolvimento territorial a prosseguir e o conjunto de investimentos a concretizar de acordo com os OE 5.1. *Promover o desenvolvimento social, económico e ambiental integrado e inclusivo, a cultura, o património natural, o turismo sustentável e a segurança nas zonas urbanas*, da Prioridade 5A., e o OE 2.8. *Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono*, da Prioridade 2B.

O concelho de Ponta Delgada é o maior e mais populoso concelho do arquipélago açoriano, alberga o principal centro urbano e económico da Região e um conjunto de infraestruturas relevantes, nomeadamente o aeroporto e porto, o que fazem dele a principal plataforma logística regional. Por outro lado, é um território apreciado pelo seu vasto património cultural, natural e paisagístico, razões que têm potenciado o aumento da atividade turística. Não obstante estas realidades, este partilha com a RAA os mesmos constrangimentos colocados ao desenvolvimento das regiões ultraperiféricas e arquipelágicas, em questões como o isolamento geográfico, a fragmentação territorial, a dependência económica, as limitações de recursos e no transporte de pessoas e bens, as dinâmicas de decréscimo populacional, as desigualdades sociais e a exposição às alterações climáticas e a fenómenos naturais extremos.

O PABT de Ponta Delgada, em conformidade com o estabelecido no Açores 2030, estabelece uma estratégia de desenvolvimento territorial até 2030, que procura responder aos problemas identificados e tirar partido das potencialidades e ativos estratégicos presentes neste território. Com esta estratégia, visa a promoção da qualificação e atratividade do território, a dinamização da atividade económica e a melhoria da qualidade de vida da população, por via da qualificação dos serviços e equipamentos, da requalificação do espaço público, do fomento da mobilidade ativa e sustentável e a promoção da utilização do transporte público. O conjunto de investimentos a concretizar concentram-se em diferentes zonas da cidade de Ponta Delgada e num conjunto de núcleos urbanos e turísticos que com esta se relacionam, designadamente nas praias urbanas

das Milícias e do Pópulo, nas Sete Cidades e nos Ginetes, dando cumprimento aos pressupostos estabelecidos no Açores 2030 para a elaboração do PABT. Estes investimentos materializam-se em 9 ações distintas, perfazendo um investimento total estimado de 22,2 milhões de euros.

A concretização coordenada deste conjunto de investimentos gerará importantes benefícios para a valorização deste território, não apenas nas áreas geográficas onde se localizam, mas em todo o território concelhio, considerando os efeitos da polarização económica, social e urbana que estes aglomerados apresentam no contexto do concelho e da ilha de São Miguel.

Abstract

The Azores Regional Programme 2021-2027 (Azores 2030), with regard to Priority 5A - Economic and Social Enhancement of the Territory, establishes the need to develop the strategic and programming instruments that implement the territorial dimension of the Cohesion Policy and the Portugal 2030 Strategy (Integrated Territorial Approaches), in the form of Territorial Instruments (TI), which must refer to the investments to be pursued by each municipality. In the case of the Municipality of Ponta Delgada, as it is located in a higher density territory, the preparation of the territorial strategy is based on the Urban TI solution, developed in the form of a Territorial Base Action Plan (TBAP), which should materialise the territorial development strategy to be pursued and the set of investments to be made in accordance with SO 5.1. *Promote integrated and inclusive social, economic and environmental development, culture, natural heritage, sustainable tourism and safety in urban areas*, of Priority 5A., and SO 2.8. *Promote sustainable multimodal urban mobility as part of the transition to a net-zero carbon economy*, under Priority 2B.

The municipality of Ponta Delgada is the largest and most populous municipality in the Azorean archipelago, home to the region's main urban and economic centre and a number of major support infrastructures, namely the airport and port, which make it the main regional logistics hub. On the other hand, it is a territory appreciated for its vast cultural and natural heritage and landscape, reasons that have fuelled an increase in tourist activity. Despite these realities, it shares with the Azorean region the constraints placed on the development of the outermost and archipelagic regions by issues such as geographical isolation, territorial fragmentation, economic dependence, resource limitations and the transport of people and goods, the dynamics of population decline, social inequalities and exposure to climate change and extreme natural phenomena.

Ponta Delgada's TBAP, in accordance with the provisions of the Azores 2030, establishes a territorial development strategy until 2030, which seeks to respond to the problems identified and capitalise on the potential and strategic assets present in this territory. With this strategy, the aim is to promote the qualification and attractiveness of the territory, boost economic activity and improve the quality of life of the population, through the qualification of services and equipment, the requalification of public spaces, the promotion of active and sustainable mobility and the promotion of the use of public transport. The set of investments to be realised are concentrated in different areas of the city of Ponta Delgada and in a number of urban and tourist centres that are related to it, namely the urban beaches of Milícias and Pópulo, Sete Cidades and Ginetes, complying with the assumptions established in the Azores 2030 for the preparation of the TBAP. These investments materialise in 9 different actions, totalling an estimate cost of 22.2 million euros.

The coordinated implementation of this set of investments will generate important benefits for the enhancement of this territory, not only in the geographical areas where they are located, but throughout the entire municipality, considering the effects of the economic, social and urban polarisation that these agglomerations present in the context of the municipality and the São Miguel Island.



1. Introdução

1. Introdução

1.1 Enquadramento do trabalho

O planeamento estratégico assume-se como uma importante ferramenta das políticas públicas, com a definição de uma estratégia mobilizadora e que permita potenciar o aproveitamento das oportunidades de financiamento indispensáveis para o desenvolvimento e coesão do território. Foi com esta perspetiva que o Município de Ponta Delgada elaborou recentemente a **Estratégia Ponta Delgada 2030**, que permite enquadrar os objetivos, as prioridades estratégicas e o conjunto de iniciativas do Município com as oportunidades decorrentes do novo ciclo de programação do financiamento comunitário, com destaque para o Programa Regional dos Açores 2021-2027 (Açores 2030) e para as prioridades, objetivos específicos e tipos de ação passíveis de apoio financeiro, nele contempladas. A Estratégia Ponta Delgada 2030 constitui-se como um instrumento estratégico seletivo, que visa dar uma resposta aos desafios que se colocam ao concelho de Ponta Delgada, orientador dos investimentos estruturantes do Município, a realizar até 2030.

O **Plano de Ação de Base Territorial do Município de Ponta Delgada (PABT de Ponta Delgada)** tem enquadramento na Estratégia Ponta Delgada 2030, tendo sido desenvolvido a par desta. Desta forma, constitui-se como um instrumento operacional que vai ao encontro de alguns dos objetivos, eixos estratégicos e projetos estruturantes da Estratégia Ponta Delgada 2030.

O PABT de Ponta Delgada materializa a abordagem territorial integrada exigida no Açores 2030 no âmbito da Prioridade 5A - Valorização Económica e Social do Território, que enquadra os investimentos a concretizar de acordo com os objetivos específicos (OE) *5.1. Promover o desenvolvimento social, económico e ambiental integrado e inclusivo, a cultura, o património natural, o turismo sustentável e a segurança nas zonas urbanas* e *2.8. Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição para uma economia com zero de carbono*. O Município de Ponta Delgada inscreve-se no grupo de seis municípios açorianos de maior densidade populacional da Região Autónoma dos Açores (RAA), cuja estratégia territorial assenta na solução de **Investimento Territorial Integrado (ITI) Urbano**.

Relativamente ao OE *5.1 Promover o desenvolvimento social, económico e ambiental integrado e inclusivo, a cultura, o património natural, o turismo sustentável e a segurança nas zonas urbanas*, são consideradas intervenções integradas de regeneração urbana, incluindo equipamentos coletivos, que deverão contemplar a recuperação do património edificado, a promoção da construção sustentável, a eficiência energética e o reforço da mobilidade. São valorizados os objetivos específicos relacionados com a afirmação dos domínios de competitividade e especialização, com a estruturação e provisão regional da rede de

equipamentos, bem como a regeneração e revitalização dos municípios, procurando inverter as tendências de falta de segurança e fortalecendo a resiliência urbana, designadamente ao nível da prevenção de riscos naturais, dos efeitos das alterações climáticas, fomentando os meios de mobilidade suave e valorizando e preservando o património histórico e cultural. Quanto ao **OE 2.8. Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável como parte para uma economia com zero de carbono**, preconiza-se a promoção da utilização multimodal, a descarbonização das cidades/transportes e a melhoria da qualidade do ar, a par com a melhoria da qualidade dos serviços de transporte coletivo, a promoção da utilização dos mesmos e da mobilidade ativa.

A elaboração do PABT de Ponta Delgada concretiza a estratégia de desenvolvimento territorial do Município nestes domínios, elegendo como territórios de intervenção a **cidade de Ponta Delgada (o principal polo urbano regional e concelhio) e um conjunto de núcleos urbanos e turísticos** que com esta se relacionam, opção que permitirá reforçar o modelo urbano policêntrico, bem como assegurar uma maior coesão territorial e conectividade física e funcional entre estes polos urbanos.

1.2 Objetivos e metodologia do trabalho

A elaboração do PABT de Ponta Delgada considera o enquadramento prévio e os requisitos que lhe são aplicáveis estabelecidos no Açores 2030, abarcando os seguintes **objetivos específicos**:

- Identificar a **zona geográfica abrangida pelo Plano de Ação** (território de intervenção), que enquadra o diagnóstico de necessidades e potencialidades do território, com foco no desafio específico do ITI Urbano;
- Definir o **foco e os objetivos de abordagem territorial integrada a prosseguir**, que permitam responder às necessidades de desenvolvimento e às potencialidades do território de intervenção identificadas no diagnóstico;
- Desenvolver o **plano de ação**, contemplando: (i) a identificação dos objetivos estratégicos, objetivos específicos, tipologias de intervenção e das tipologias de operação a mobilizar no quadro do plano de ação e plano de financiamento; (ii) indicadores de realização e resultado a mobilizar e respetivas metas intermédias e finais, para a monitorização e acompanhamento do plano de ação; (iii) lista de operações a apoiar; (iv) outras questões de contratualização (e.g. priorização e/ou contratualização);
- Descrever o **envolvimento dos parceiros** na elaboração e execução do plano, incluindo o modelo de governação do IT, bem como os mecanismos de acompanhamento e avaliação, conforme orientações a fornecer pela Autoridade de Gestão do Açores 2030.

A metodologia adotada para a elaboração do PABT de Ponta Delgada organiza-se em 3 etapas, com tarefas específicas, mas interdependentes (Figura 1).



Figura 1. Metodologia de trabalho

A Etapa 1 consistiu numa fase preparatória onde foram asseguradas as condições necessárias para a adequada execução dos trabalhos, quer na organização e articulação da equipa de projeto quer na recolha de informação base essencial para a elaboração do PABT. A Etapa 2 centrou-se no diagnóstico na ótica do potencial e necessidade de desenvolvimento do território, focado nos domínios específicos do PABT, nomeadamente o desenvolvimento social, económico e ambiental integrado e inclusivo nas zonas urbanas. A Etapa 3 materializa o PABT de Ponta Delgada, traduzindo um documento que vai ao encontro do estabelecido no Aviso n.º AÇORES2030-2024-14 para a apresentação deste Plano e no Regulamento (UE) 2021/1060 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de junho¹, onde se encontram estabelecidos os conceitos subjacentes ao desenvolvimento territorial integrado.

1.3 Envolvimento na elaboração do Plano

Como referido anteriormente, o PABT de Ponta Delgada foi desenvolvido a par com a Estratégia Ponta Delgada 2030, que obedeceu a um processo que contou com o envolvimento da comunidade em geral e dos principais atores locais com atuação no território. Para o efeito, para além da auscultação do Executivo Municipal e dos serviços técnicos municipais, foram realizadas sessões participativas que envolveram as juntas de freguesia e os referidos atores locais (Figura 2).

¹ Regulamento da União Europeia que estabelece disposições comuns relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu Mais, ao Fundo de Coesão, ao Fundo para uma Transição Justa e ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura e regras financeiras aplicáveis a esses fundos e ao Fundo para o Asilo, a Migração e a Integração, ao Fundo para a Segurança Interna e ao Instrumento de Apoio Financeiro à Gestão das Fronteiras e à Política de Vistos.



Figura 2. Sessões participativas com atores locais
Fonte: CMPD/SPI

Para além dos contributos recolhidos nessas sessões participativas, foi também aplicado um questionário online² dirigido à população em geral, para recolher a perceção das comunidades locais sobre os problemas e potencialidades locais, bem como sobre os domínios prioritários de intervenção e as iniciativas mais relevantes e necessárias (Figura 3).



Figura 3. Página inicial do questionário no âmbito da Estratégia Ponta Delgada 2030
Fonte: CMPD

² <https://www.cm-pontadelgada.pt/pages/1383>

1.4 Apresentação do documento

O PABT de Ponta Delgada organiza-se em sete capítulos:

- **Capítulo 1. Introdução**, apresenta uma contextualização genérica do PABT, nomeadamente o processo que conduziu à sua elaboração, a sistematização dos objetivos e os principais aspetos metodológicos do trabalho, o envolvimento da comunidade e atores locais na sua elaboração e, por último, a apresentação do documento.
- **Capítulo 2. Zona geográfica abrangida pela estratégia**, procede à identificação da zona geográfica abrangida pela estratégia territorial (cidade de Ponta Delgada e polos urbanos e turísticos com esta relacionados) onde incidirão os investimentos a executar identificados neste plano de ação.
- **Capítulo 3. Contextualização territorial**, desenvolve um breve enquadramento territorial do concelho de Ponta Delgada, bem como uma caracterização das suas principais dinâmicas demográficas, socioeconómicas e urbanas.
- **Capítulo 4. Diagnóstico das necessidades e potencialidades do território**, sistematiza as principais disparidades regionais, tendências e desafios para o Concelho, a que se sucede uma análise das principais necessidades e potencialidades de desenvolvimento das áreas de intervenção, focada nos domínios específicos de intervenção.
- **Capítulo 5. Análise SWOT**, apresenta a análise SWOT, com foco nas zonas geográficas de intervenção e nas forças, oportunidades, fraquezas e ameaças identificadas, considerando os aspetos mais relevantes do diagnóstico e o foco temático do PABT.
- **Capítulo 6. Estratégia e Plano de Ação**, corresponde à definição da Estratégia e do Plano de Ação. Tendo presente as necessidades e potencialidades, identifica e descreve os objetivos estratégicos e os objetivos específicos para o desenvolvimento territorial integrado nas zonas geográficas de intervenção. Já com um carácter marcadamente operativo, identifica o conjunto de operações a desenvolver para a concretização dos objetivos estabelecidos, assim como o respetivo enquadramento nas tipologias de ação previstas no Açores 2030. Incorpora a estimativa de investimento e o plano de financiamento, a priorização das ações e o cronograma de execução.
- **Capítulo 7. Governação, acompanhamento e avaliação**, desenvolve o modelo de governação e os mecanismos de acompanhamento e avaliação do PABT.



2. Zona geográfica abrangida

2. Zona geográfica abrangida pela estratégia

A elaboração do PABT, tal como disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 29.º (Estratégias territoriais) do Regulamento (UE) 2021/1060 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de junho de 2021, implica a definição da zona geográfica abrangida pela estratégia territorial, onde será desenvolvida a abordagem integrada com o conjunto de investimentos/operações que permitam responder às necessidades de desenvolvimento identificadas.

Neste sentido, são abrangidas pelo PABT de Ponta Delgada determinadas zonas da cidade de Ponta Delgada e de um conjunto de núcleos urbanos e turísticos que com esta se relacionam, uma opção que visa contribuir para uma maior coesão territorial e conectividade física e funcional e para o reforço do modelo urbano policêntrico concelhio (Figura 4).

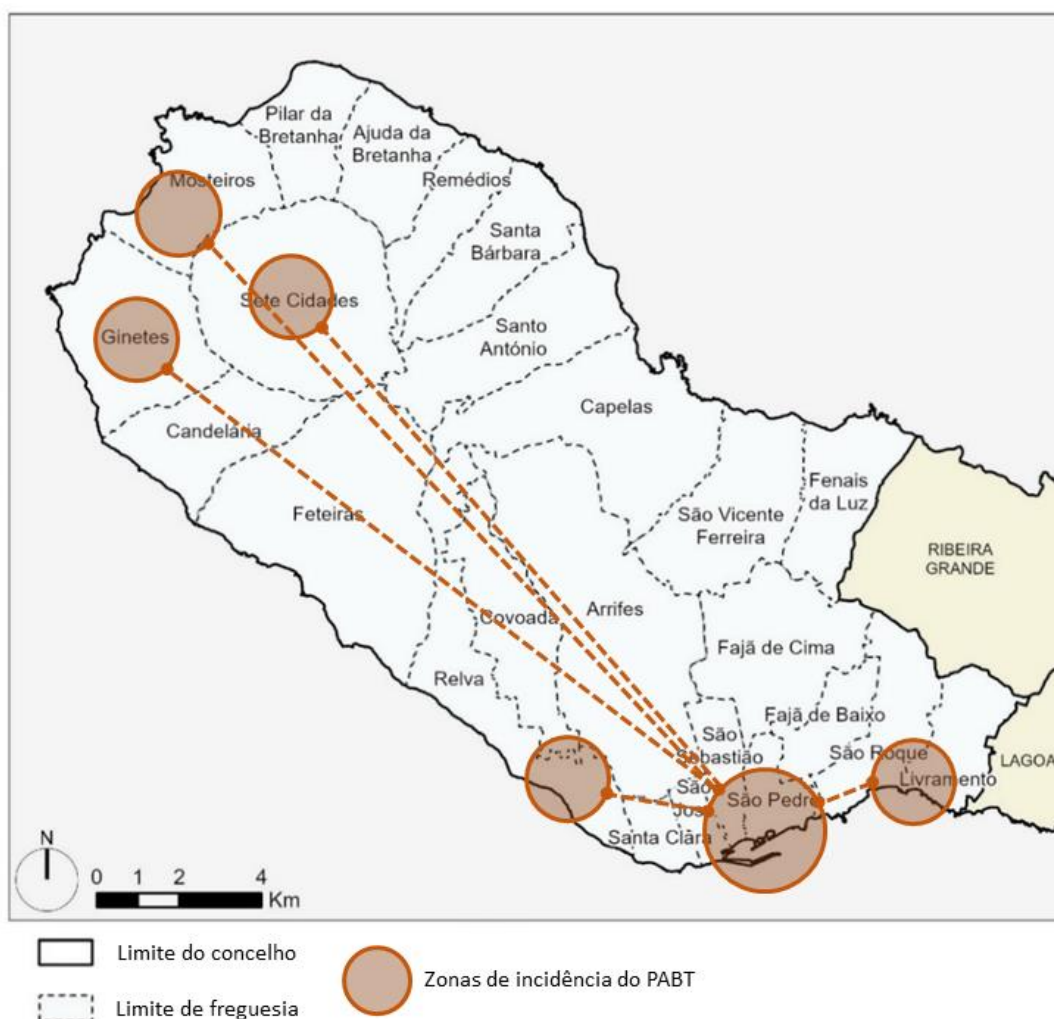


Figura 4. Zona geográfica de incidência do PABT de Ponta Delgada



3. Contextualização territorial

3. Contextualização territorial

3.1 Enquadramento territorial

Situado no extremo ocidental da ilha de São Miguel, o concelho de Ponta Delgada é limitado pelo oceano Atlântico em todos os quadrantes, com exceção da fronteira a leste, partilhada com os municípios da Ribeira Grande e da Lagoa. É o maior e mais populoso concelho do arquipélago açoriano, ocupando uma superfície de aproximadamente 233 km². Em 2021, segundo os Censos do Instituto Nacional de Estatística (INE), contava com mais de 67.000 habitantes. Administrativamente o Concelho organiza-se em 24 freguesias³, com um claro contraste entre as freguesias que formam a cidade de Ponta Delgada e as restantes freguesias, com uma ruralidade mais vincada e onde os valores naturais e paisagísticos se evidenciam (Figura 5).

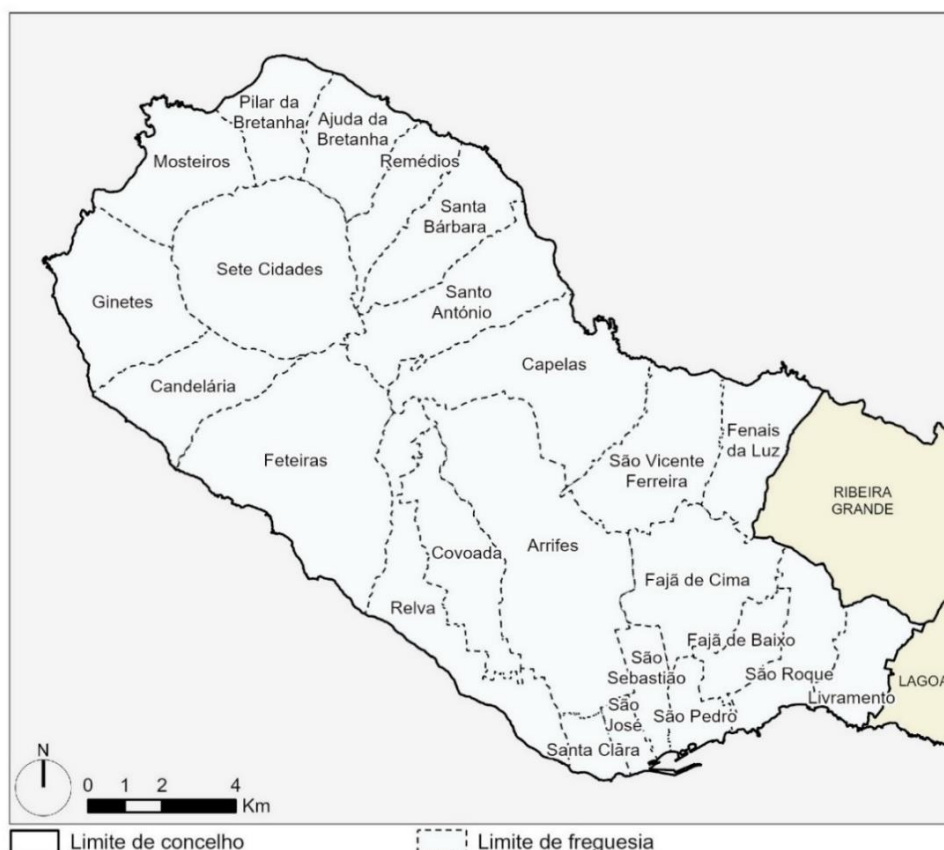


Figura 5. Freguesias do concelho de Ponta Delgada

Fonte: SPI

³ Arrifes, Ajuda da Bretanha, Candelária, Capelas, Covoada, Fajã de Cima, Fajã de Baixo, Fenais da Luz, Feteiras, Ginetes, Livramento, Mosteiros, Pilar da Bretanha, Relva, Remédios, Santa Bárbara, Santo António, Santa Clara, S. José, S. Pedro, S. Roque, S. Sebastião, S. Vicente Ferreira e Sete Cidades.

A cidade de Ponta Delgada é o principal centro urbano e económico da RAA, ponto focal de um trilátero de centralidade regional que tem em Angra do Heroísmo e na Horta os restantes vértices. Ponta Delgada concentra um volume significativo de população, infraestruturas regionais, instituições, empresas, atividades, equipamentos e serviços, que geram uma forte dinâmica económica e urbanística no contexto da Região. É um ponto de confluência dos fluxos turísticos com destino à Região, constituindo-se também como um *hub* cultural no Arquipélago, acolhendo elementos patrimoniais ímpares e uma parte significativa dos equipamentos e das iniciativas culturais. No contexto da ilha de São Miguel, Ponta Delgada funciona como elemento catalisador do triângulo central que forma com a Ribeira Grande e Lagoa, onde se estabelecem importantes relações económicas e funcionais (Figura 6).



Figura 6. Enquadramento territorial do concelho de Ponta Delgada

Fonte: SPI

A importância de Ponta Delgada no contexto da RAA é expressa no facto de ser o único concelho do Arquipélago a beneficiar de um “Aeroporto Principal”⁴ e de um “Porto de Classe A”⁵. Além disso, beneficia de importantes acessibilidades regionais, a maioria das quais tendo como pontos de partida e de chegada Ponta Delgada, casos da via rápida Ponta Delgada – Lagoa, da

⁴ Segundo o PROTA (2008), um aeroporto principal é aquele que tem capacidade para movimentar mais de 500.000 mil passageiros por ano e que está apto a receber aeronaves de vários tipos. Nestes aeroportos são oferecidas ligações para o exterior da região, nomeadamente para Portugal Continental e/ou Região Autónoma da Madeira, para outros países da Europa e ainda para a América do Norte. Ao nível da região, são oferecidas ligações para a maioria das ilhas do Arquipélago.

⁵ De acordo com o PROTA (2008), um Porto de Classe A é aquele que desempenha funções de entreposto comercial, com fundos de cota mínima de – 7,00ZH e cais acostável de, pelo menos, 400m.

EN1-1A (circular regional), da EN3-1A (Ponta Delgada – Ribeira Grande) ou ainda da EN4-1A (Ponta Delgada – Capelas). Ponta Delgada apresenta-se, assim, como a **principal plataforma logística regional**, a partir das quais se distribuem todos os eixos de comunicação na Ilha e no Arquipélago, cuja importância está refletida no aprofundamento das relações económicas e sociais entre os diferentes polos deste território, confirmando Ponta Delgada como centro polarizador por excelência.

À semelhança do restante Arquipélago e da maioria das regiões ultraperiféricas, o concelho de Ponta Delgada caracteriza-se por ser um território em que a atividade agrícola e a agroindústria estão indelevelmente marcadas na sua forma de ocupação, paisagem e identidade cultural, os quais se imiscuem com um **património natural e paisagístico** e uma diversidade de bioma únicos, com singular destaque para o setor poente e para a Lagoa das Sete Cidades.

3.2 Dinâmicas demográficas e socioeconómicas

Após um expressivo crescimento populacional entre 1920 e 1960, a segunda metade do século XX foi marcada pelo forte **fenómeno migratório** na RAA. Após a década 90 e até 2011, a população voltou a aumentar, mais marcadamente em Ponta Delgada, invertendo-se novamente a tendência em 2021. Com efeito, em 2021, a RAA contava com 236.413 residentes e o concelho de Ponta Delgada com 67.229 residentes, respetivamente menos 4,2% e 2,3% face à população residente em 2011 (Figura 7).

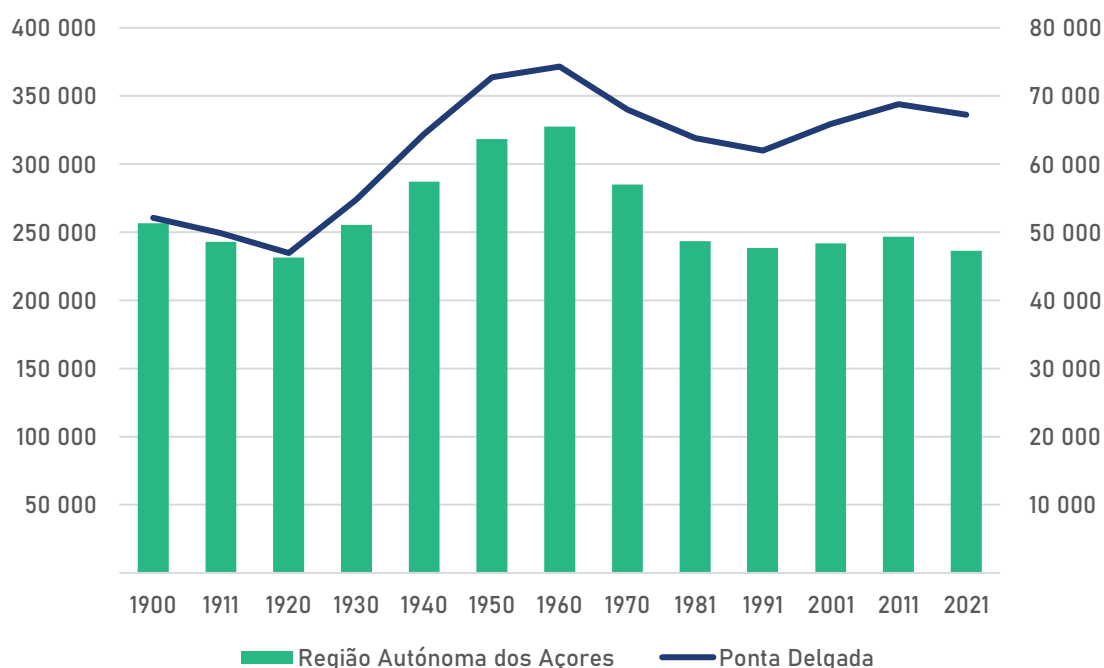


Figura 7. Evolução da população na RAA e no concelho de Ponta Delgada entre 1900 e 2021

Fonte: SREA e INE, Censos 2021

Os dados dos Censos 2021 mostram que este **decréscimo populacional** é transversal a quase todo o **Concelho**, abrangendo não só as freguesias mais rurais (Ginetes, Santo António e Remédios, aquelas que registaram maiores perdas), mas também algumas freguesias integrantes da área urbana da cidade (como São Roque e Santa Clara). As freguesias que atraíram novos residentes são sobretudo as que acolhem aglomerados suburbanos, mais facilitadores das dinâmicas pendulares inter e intra concelhias (Fenais da Luz, Livramento e São Vicente Ferreira).

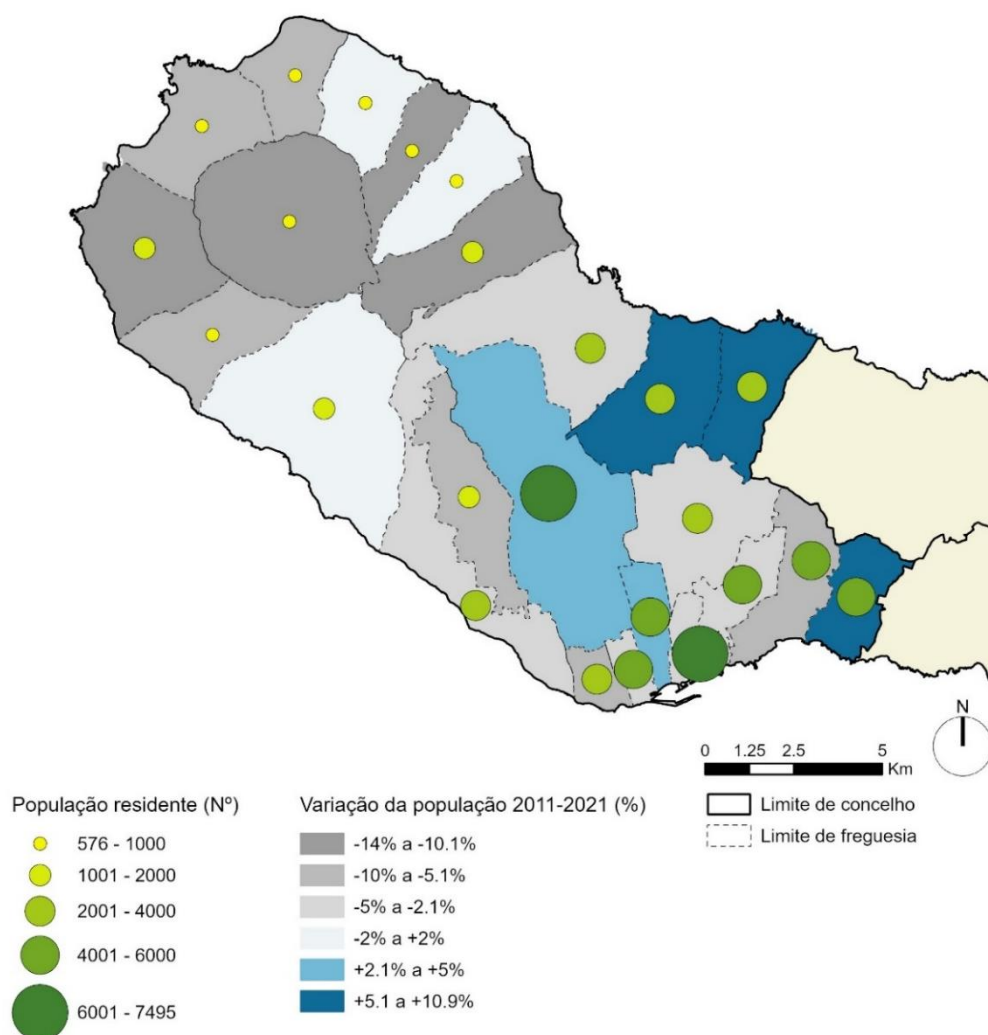


Figura 8. População residente em 2021 e taxa da variação da população 2011-2021, por freguesia

Fonte: INE, Censos 2021

Não obstante o **decréscimo populacional**, Ponta Delgada mantém-se como um **concelho marcadamente urbano**, com uma densidade populacional relevante (em 2021, apresenta 288,6 hab./km², contra as médias de 101,9 e 112,2 hab./km² da Região e de Portugal, respetivamente). Salienta-se, todavia, a **disparidade existente entre as suas freguesias urbanas e rurais**, bem demonstrado pela comparação entre o valor máximo registado na freguesia de S. José (3.467,5 hab./km²) e o valor mínimo da freguesia de Sete Cidades (36,5 hab./km²).

Ainda no contexto demográfico, importa salientar que a partir de 2020 se regista uma **tendência de inversão do decréscimo efetivo populacional**, determinado sobretudo pelo crescimento migratório (Figura 9), uma tendência já verificada ao nível censitário, onde a população migrante que não residia no Município passou de 2,8% em 2011 para 5,8% em 2021. Destaque ainda para a variação positiva da população residente de nacionalidade estrangeira, que passou de 2,9% em 2011 para 3,2% em 2021.

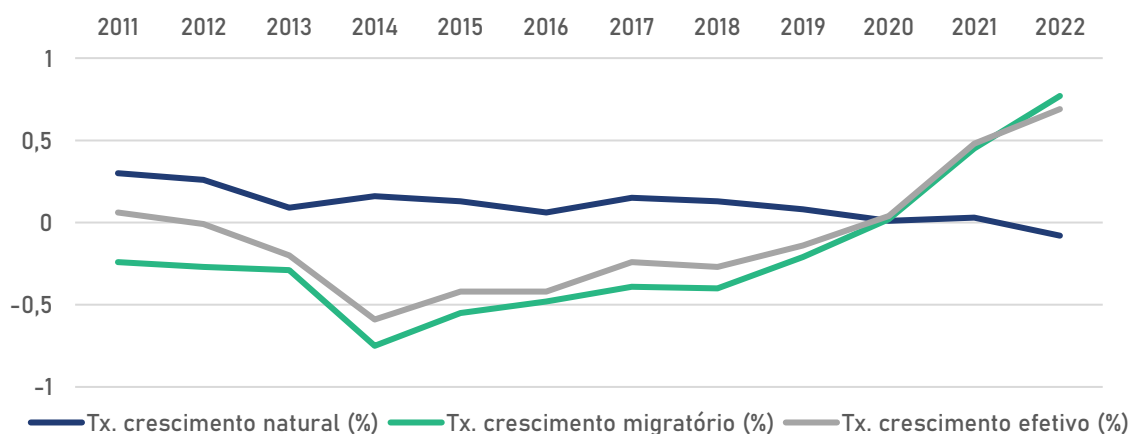


Figura 9. Taxa de crescimento efetivo, natural e migratório (%) em Ponta Delgada (2011-2022)

Fonte: INE, Indicadores demográficos (2023)

Correlacionado com o decréscimo populacional, o **fenómeno de envelhecimento demográfico intensifica-se no Concelho**, com o aumento da população idosa e a diminuição da população jovem. Com efeito, nos últimos dois períodos censitários, Ponta Delgada passou de um índice de envelhecimento de 62,8 para 104,9, situação semelhante à da RAA e de Portugal. Note-se, contudo, que o Concelho apresentava em 2021 um índice de envelhecimento inferior ao da RAA (113,2) e a nível nacional (182,1) (Figura 10).

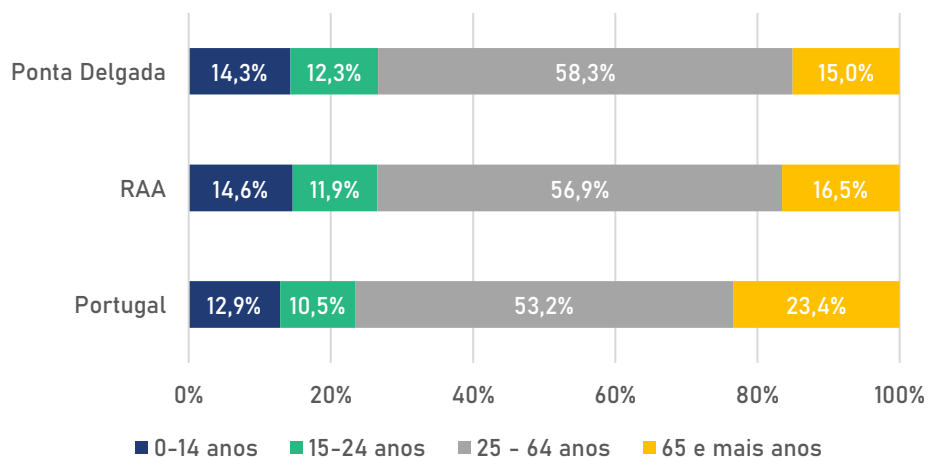


Figura 10. População residente por escalão etário (2021)

Fonte: INE, Censos 2021

Embora se tenha verificado uma diminuição populacional generalizada, verificou-se em sentido oposto um **crescimento do número de agregados domésticos privados** no Concelho, fenómeno extensível à grande maioria das suas freguesias. Este fenómeno, acompanhando a situação corrente na RAA e em Portugal, está associado a alterações da dimensão média e respetiva composição dos agregados, refletidas no crescimento das famílias monoparentais, casais com apenas um filho ou mesmo sem filhos, razão pela qual os agregados domésticos privados de 1 ou 2 pessoas são os mais representativos (Tabela 1).

Tabela 1. Agregados domésticos privados (2011-2021)

Fonte: INE, Censos 2011 e 2021

Unidade Territorial	Agregados domésticos privados (Nº)			Agregados domésticos privados (%)		
	2011	2021	Variação (%)	1 ou 2 pessoas	3 pessoas	4 ou mais
Portugal	4.043.726	4.149.096	+2,6%	58,1%	21,6%	20,3%
RAA	81.715	85.301	+4,4%	49,5%	23,4%	27,1%
Ponta Delgada	22.499	23.930	+6,4%	48,2%	23,6%	28,2%

No que respeita à Educação, Ponta Delgada apresenta um **perfil de instrução mais elevado do que a média regional**, aproximando-se da média nacional. Esta realidade não estará dissociada do facto de Ponta Delgada acolher as principais estruturas de ensino básico, secundário e universitário da Região, e de ser o principal motor da economia açoriana, concentrando um volumoso número de serviços e tecido empresarial que requerem mão-de-obra qualificada. Outro dado relevante é a percentagem de população sem qualquer nível de ensino, inferior em mais de um ponto percentual aos valores da Região e de Portugal (Figura 11).

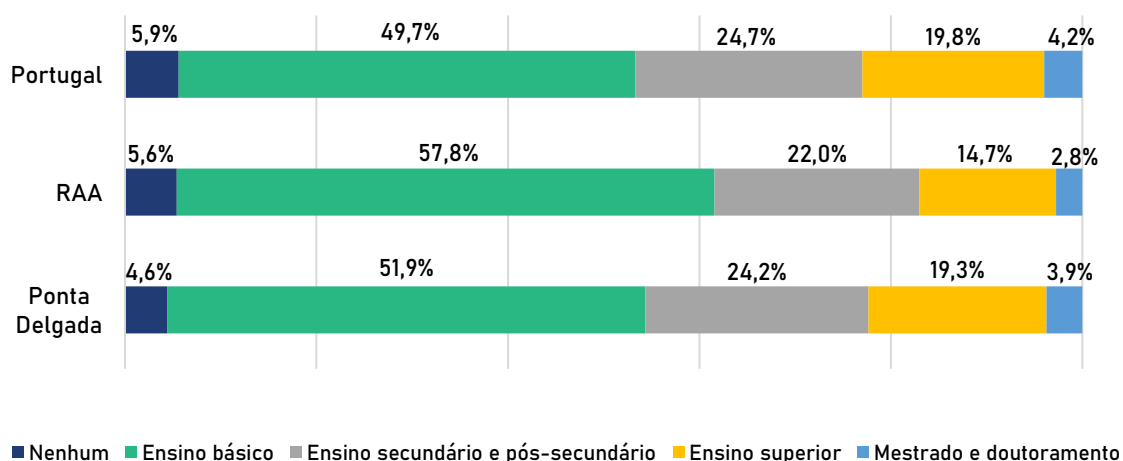


Figura 11. População residente segundo o nível de escolaridade mais elevado completo

Fonte: INE, Censos 2021

Os níveis mais elevados de escolaridade estão igualmente interligados a uma maior terciarização do emprego, com Ponta Delgada a ultrapassar a barreira dos 80% de população empregada, de acordo com os Censos 2021 (Figura 12). Ainda que com maior expressão que a nível nacional, o setor primário no Município (4,3%) apresentava menos peso relativo comparativamente com a realidade Regional (7,0%). O setor secundário detinha muito menor expressão em Ponta Delgada, sobretudo em relação à realidade nacional.

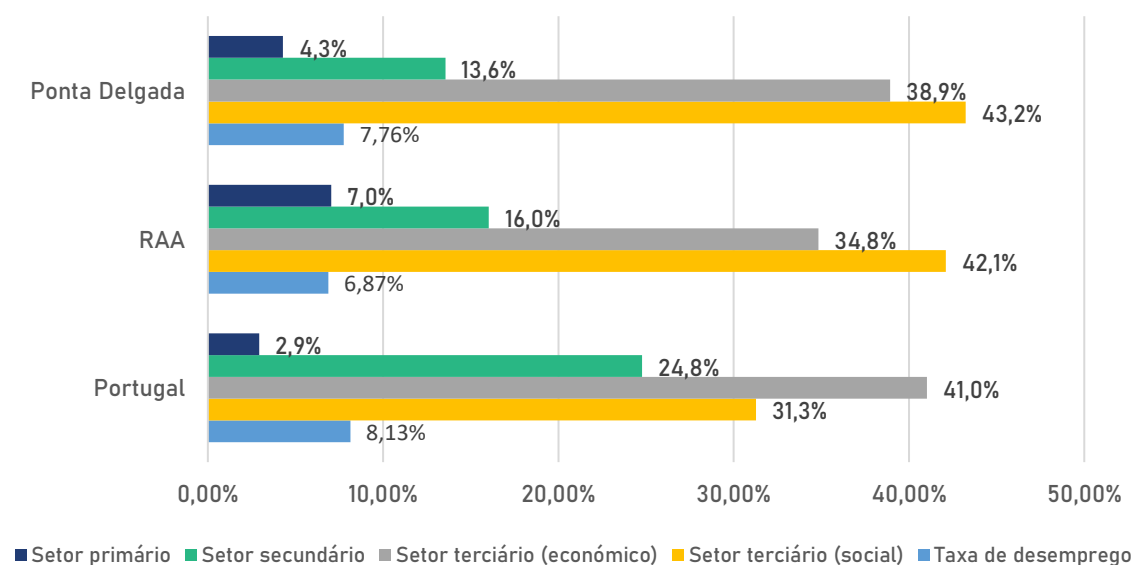


Figura 12. População empregada por setor de atividade e taxa de desemprego

Fonte: INE, Censos 2011 e 2021

Não obstante esta realidade, importa sinalizar as variações do peso dos diferentes setores de atividade no Concelho, em distintos indicadores socioeconómicos (Tabela 2). A saber:

- O setor primário é o que apresenta menor expressão em termos de volume de negócios e Valor Acrescentado Bruto (VAB), embora a forte representatividade em número de empresas comparativamente com o resto do país (mas bastante menor que na RAA);
- O setor secundário é o que gera maior volume de negócios e VAB por número de empresas, embora seja o que apresenta menor representatividade no número de empresas;
- O setor terciário é o que apresenta maior expressão em termos de VAB, volume de negócios e número de empresas.

Tabela 2. Representatividade de cada setor na economia em 2022

Fonte: INE, Sistema de contas integradas das empresas

Setores de Atividade	Portugal	RAA	Ponta Delgada
VAB			
Primário	2,0%	6,7%	4,4%
Secundário	33,8%	28,8%	>23,5% ⁶
Terciário	64,1%	64,5%	>54,9% ⁶
Volume de negócios			
Primário	1,9%	6,3%	4,2%
Secundário	37,9%	27,4%	>21,4% ⁶
Terciário	60,2%	66,4%	>59,4% ⁶
Empresas			
Primário	8,6%	23,8%	12,0%
Secundário	12,5%	10,0%	7,4%
Terciário	78,9%	66,2%	80,6%

No que respeita aos rendimentos dos trabalhadores, verifica-se um crescimento do ganho médio mensal dos trabalhadores por conta de outrem nas três unidades territoriais desde 2015, onde Ponta Delgada apresenta um ganho médio superior ao da RAA, embora inferior à média nacional. De referir o impacto que a pandemia da COVID-19 teve na economia local, consubstanciando-se numa queda de -4,7% do ganho mensal entre 2020 e 2021.

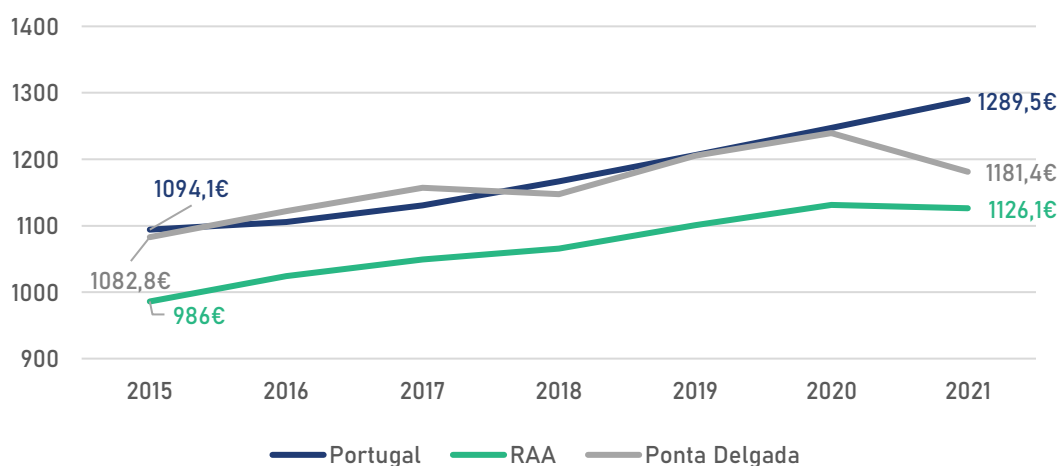


Figura 13. Ganho médio mensal por trabalhador por conta de outrem

Fonte: INE, MTSSS/GEP, Quadros de pessoal

⁶ Devido a questões de confidencialidade, encontram-se indisponíveis os dados referentes aos indicadores do VAB e do volume de negócios para os CAE B - Indústrias extrativas, H - Transportes e armazenagem e N - Atividades administrativas e dos serviços de apoio, impossibilitando de saber a representatividade total dos setores secundário e terciário.

Essa quebra no ganho médio mensal de 2020 para 2021 não teve, todavia, reflexos na variação dos rendimentos brutos declarados por habitante e por agregado fiscal (Figura 14). A análise ao rendimento bruto declarado por habitante e por agregado fiscal é igualmente reveladora de que, embora Ponta Delgada seja das três realidades territoriais aquela com menor rendimento bruto declarado por habitante, é aquela com maior rendimento por agregado fiscal.

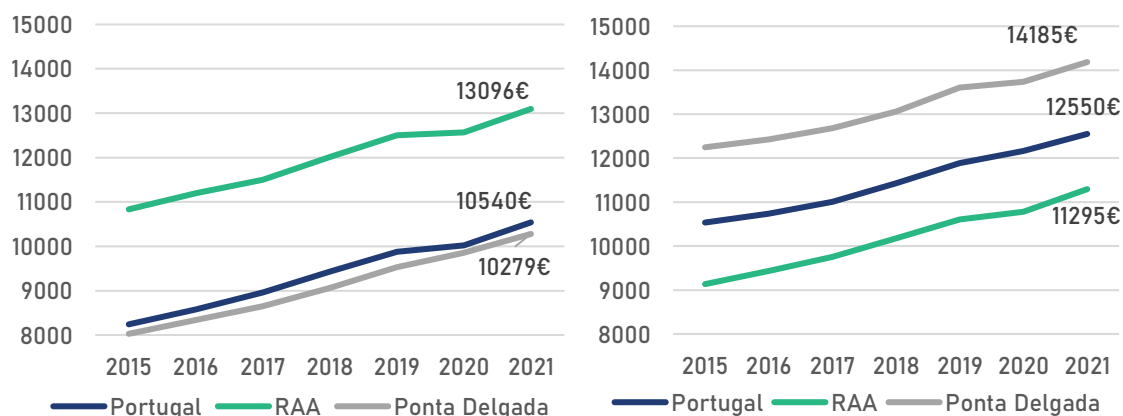


Figura 14. Rendimento bruto declarado por habitante (esquerda) e agregado fiscal (direita)

Fonte: INE, Ministério das Finanças, Autoridade Tributária e Aduaneira

Constata-se, ainda, que o poder de compra *per capita*⁷, em Ponta Delgada é ligeiramente superior à realidade nacional. Ainda assim, é de mencionar o decréscimo ocorrido de 2019 para 2021 (Figura 15). A superioridade dos valores deste indicador face à Região (em 2021, respetivamente 102,58 e 87,37), indicia melhores níveis de qualidade de vida em Ponta Delgada face aos outros municípios açorianos, logo uma maior capacidade para fixar pessoas e empresas.

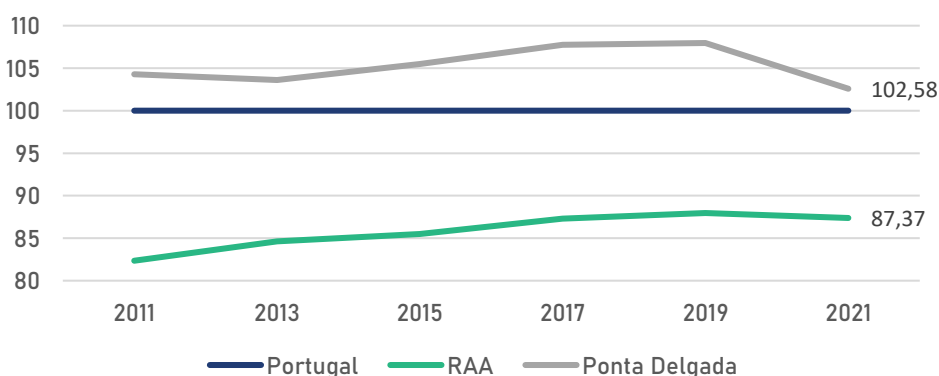


Figura 15. Poder de compra per capita (2011-2021)

Fonte: INE, Estudo sobre o poder de compra concelhio

⁷ Neste indicador o valor 100 corresponde à média do País, sendo comparado o poder de compra manifestado quotidianamente, em termos per capita, nos diferentes municípios ou regiões.

Uma análise à variação dos beneficiários da Segurança Social por tipo de pensão (Figura 16) deixa transparecer um claro crescimento desta população deste 2018, totalizando 12.539 beneficiários, o que correspondia a 18,4% da população do Concelho, valores inferiores à realidade da RAA (20,7%) e do país (27,5%). Destes, a maioria (53%) eram referentes às pensões de velhice, seguindo-se as de sobrevivência (29,3%) e as de invalidez (17,7%), uma distribuição similar às das restantes realidades territoriais. No que respeita aos valores das pensões, Ponta Delgada apresentava para o ano de 2022 um valor médio superior à realidade da RAA e nacional, com uma média de 553,42€ de valor das pensões.

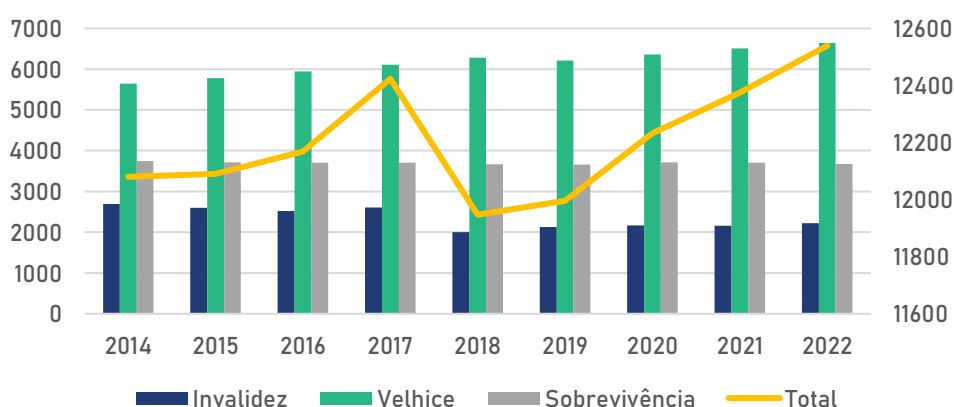


Figura 16. Beneficiários da Segurança Social por tipo de pensão, em Ponta Delgada (2022)

Fonte: INE, Instituto de Informática

Relativamente à população beneficiária do Rendimento Social de Inserção (RSI), esta constituía uma porção significativa da população residente no Concelho, embora se tenha vindo a verificar uma tendência de diminuição desde 2018, sobretudo na faixa etária populacional com menos de 40 anos (decréscimo de 37,1% em 2022 desde 2017). Ainda assim, salienta-se que, para o ano de 2022, 85 pessoas em cada 1.000 eram beneficiárias de RSI em Ponta Delgada, um valor acima da RAA (70,21) e muito superior ao da realidade nacional (28,88) (Figura 17).

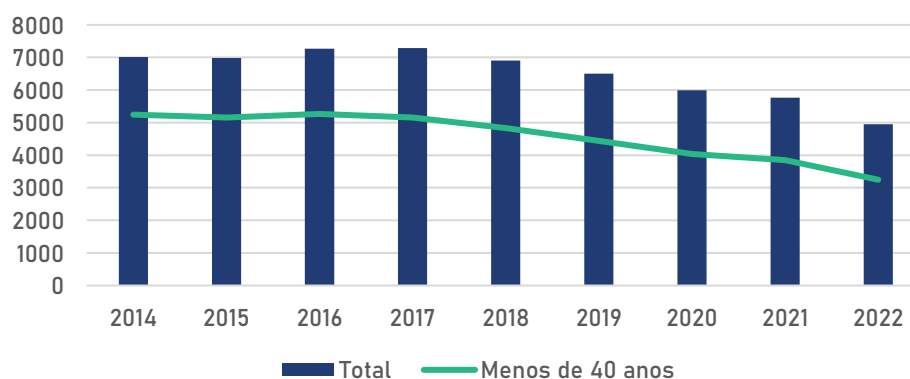


Figura 17. Beneficiárias/os do rendimento social de inserção, da segurança social (N.º)

Fonte: INE, Instituto de Informática

3.3 Dinâmicas urbanas

O concelho de Ponta Delgada apresenta um **povoamento polinucleado de baixa densidade** que, tal como a Cidade, ocupou as zonas relativamente planas do território, ao longo da costa. A **ocupação urbana é assimétrica**, concentrando-se sobretudo na **área urbana de Ponta Delgada**, que se estrutura segundo uma malha regular no centro tradicional da cidade e que a partir daqui se desenvolve num sistema de coroas e de extensões lineares que já interligam com os núcleos urbanos da periferia. Atualmente, o perímetro urbano da cidade de Ponta Delgada já **ultrapassou os limites tradicionais da cidade**, constituída pelas freguesias de São Pedro, São José, São Sebastião e Santa Clara, formando, assim, uma espécie de conurbação que, de forma irregular, articula as áreas urbanas consolidadas e as áreas de expansão da cidade, às áreas urbanas das freguesias de Relva, Covoada, Arrifes, Fajã de Cima, Fajã de Baixo, São Roque e Livramento. Este processo tem sido reforçado pela relação entre os concelhos de Ponta Delgada, Lagoa e Ribeira Grande, cujas dinâmicas influenciam o desenvolvimento da mancha urbana, que tende a se estender mais para o interior, em oposição à matriz tradicional de povoamento do litoral.

O alastramento urbano de Ponta Delgada, consubstanciado na ligação, mais ou menos estruturada, do seu núcleo tradicional aos núcleos urbanos das freguesias vizinhas, normalmente através de um desenvolvimento urbano linearizado ao longo das principais vias de ligação entre estes núcleos, deve-se, em grande medida, à intensa dinâmica construtiva verificada no Concelho até à crise económica que, a partir de 2008, afetou a indústria da construção. Esta dinâmica de expansão urbana para a periferia, geralmente associada à criação de novas áreas habitacionais, chegou mesmo a ultrapassar os limites concelhios, como é o caso do aglomerado de Pico da Pedra, localizado no concelho da Ribeira Grande, que se transformou numa espécie de núcleo habitacional satélite de Ponta Delgada, em virtude das boas acessibilidades e dos preços do imobiliário mais convidativos.

Retirando a área urbana de Ponta Delgada (cidade e freguesias limítrofes), onde se concentra mais de 65% da população do concelho e a maior parte das instituições, empresas, indústria e equipamentos e serviços de nível regional, o panorama urbano do concelho é caracterizado por uma rede de pequenos aglomerados que circundam o perímetro costeiro, inseridos num território marcadamente rural e de reduzida densidade urbana e populacional, a maior parte deles ligado às atividades do setor primário (agricultura, pesca, agropecuária), com uma grande dependência económica, social e funcional do principal centro urbano do concelho. Esta **macrocefalia de Ponta Delgada** conduz a uma rede urbana pouco consistente, sendo a rede de pequenos aglomerados autossuficiente ao nível das necessidades básicas comunitárias e das funções de proximidade (embora, aqui, também com debilidades), mas muito dependente da cidade para o acesso às funções mais especializadas e superiores e, também, ao emprego.

Importa sinalizar, contudo, a interessante dinâmica que se tem vindo a registar nos núcleos urbanos da costa norte do Concelho (freguesias de Capelas, São Vicente Ferreira e Fenais da Luz) que foram evoluindo de uma dimensão puramente rural para uma dimensão mais urbana. Estes aglomerados podem hoje ser considerados como um subsistema urbano unitário, estreitamente ligado à cidade de Ponta Delgada (numa relação ainda de dependência), mas também relacionado com o sistema urbano do concelho da Ribeira Grande.

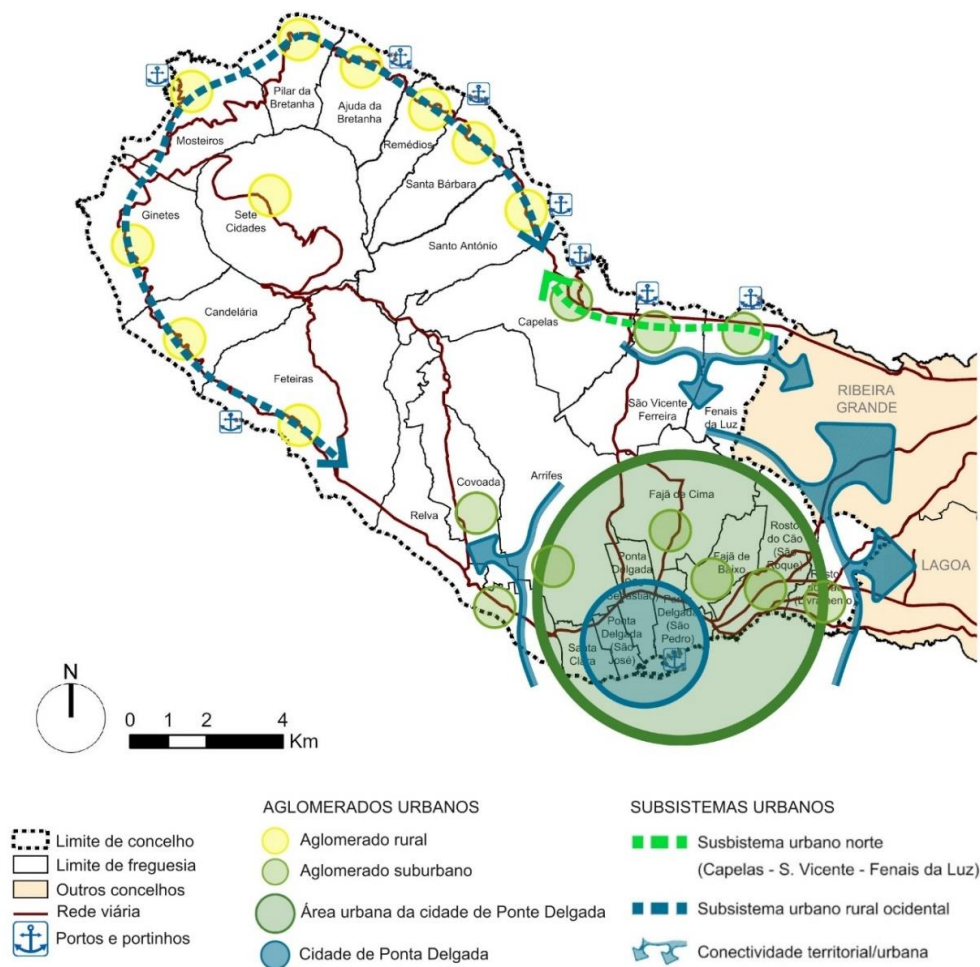


Figura 18. Sistema urbano do concelho de Ponta Delgada
 Fonte: SPI

A oferta de equipamentos e serviços de proximidade às populações contribui para a estruturação da ocupação urbana e o fortalecimento das dinâmicas populacionais (Figura 19), sendo diversificada e qualificada, designadamente de equipamentos da administração pública, de segurança pública, de saúde, de serviços de ação social, de serviços educativos, de apoio à atividade desportiva, de serviços culturais e de lazer e religiosos.

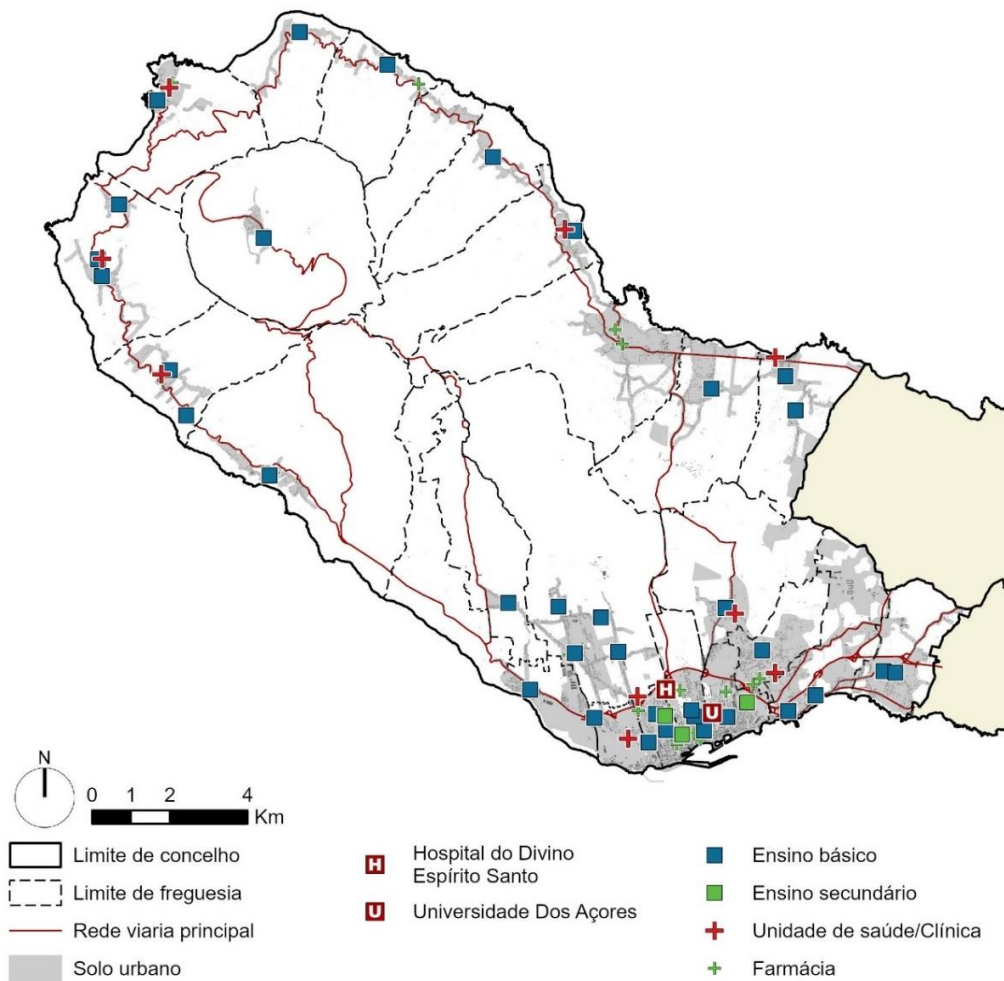


Figura 19. Equipamentos públicos essenciais no concelho de Ponta Delgada

Fonte: CMPD, SPI

A rede de infraestruturas viárias existentes no Concelho permite a conexão interna e com os principais centros urbanos da Ilha de São Miguel. É composta por estradas regionais principais, como a ER 1-1ª que circunda a Ilha junto à linha de costa e conecta os aglomerados do Concelho e da Ilha, e a ER 3-1ª que faz a ligação de Ponta Delgada à Ribeira Grande. As estradas regionais secundárias complementam a rede fundamental e estabelecem a ligação entre as estradas regionais principais, como a ER 9, que liga Ponta Delgada com a zona noroeste do Concelho, até às Sete Cidades, Várzea e Mosteiros.

Os eixos rodoviários SCUT proporcionam uma melhoria na mobilidade e acessibilidade da população, como o eixo norte/sul que liga Ribeira Grande a Lagoa, servindo igualmente o transporte de passageiros e mercadorias para Ponta Delgada, o eixo norte que conecta Ribeira Grande ao Nordeste e o eixo sul que articula o Aeroporto de Ponta Delgada com os concelhos de Lagoa e Vila Franca do Campo.

A partir da rede rodoviária regional desenvolve-se a **rede municipal** que conduz as ligações internas do concelho, distribuindo o tráfego proveniente das ER e estabelecendo a ligação entre todos os núcleos urbanos. Assume funções e características diferentes ao longo do seu traçado, que em alguns casos prejudicam o tráfego rodoviário e criam constrangimentos à circulação pedonal e ciclável. A rede concelhia é composta por estradas e caminhos municipais, e tem como principal ponto de convergência a cidade de Ponta Delgada, existindo uma maior densidade de infraestruturas na costa sul do Concelho. Dessa rede, destacam-se, devido à sua função e dimensão, a EM 501, que permite a ligação entre a sede do Concelho e a zona a norte a partir do núcleo de Santo António, a EM 510, que estabelece a ligação entre Ponta Delgada e Capelas e a EM 511, situada no extremo oriental do concelho, que permite a ligação entre as costas sul e norte da Ilha.

Quanto aos **serviços de transporte coletivo** no concelho de Ponta Delgada, estes existem em duas tipologias: suburbanos/regionais e urbanos, sendo operados por quatro entidades distintas, sob promoção e gestão do sistema de linhas urbanas da parte da Câmara Municipal. Ainda que se verifique uma cobertura de todas as freguesias por parte dos serviços suburbanos/regionais, é notório o desnivelamento da oferta entre as freguesias rurais e urbanas, não só em termos das áreas de cobertura, mas também da frequência das viagens. Destaca-se, todavia, a implementação do serviço de minibus nas freguesias de São Sebastião, São José, Santa Clara, São Pedro e, de forma mais residual, Fajã de Baixo, o qual disponibiliza tarifas reduzidas, bem como passes semanais e mensais, e ainda tarifas mais inclusivas para a população estudante e a população idosa.

Um indicador fundamental para melhor compreender as dinâmicas urbanas em Ponta Delgada é a **variação positiva do número de edifícios e de alojamentos no Concelho** registada entre os dois últimos períodos censitários (Tabela 3), que teve particular expressão nas freguesias suburbanas, como Livramento (+6,7% de edifícios e +8,9% de alojamentos), Relva (+4,5% de edifícios e +4,8% de alojamentos) e Arrifes (+2,8% de edifícios e +12,8% de alojamentos). Com efeito, esta realidade reflete o mencionado fenómeno de expansão da Cidade e de colmatação urbana, por forma a poder alojar o crescente número de agregados residentes.

Tabela 3. Número de edifícios e alojamentos e taxa de variação decenal (2011-2021)

Fonte: INE, Censos 2021

Unidade Territorial	Edifícios			Alojamentos		
	2011	2021	Var. 11-21	2011	2021	Var. 11-21
Portugal	3.544.389	3.573.416	+0,8%	5.878.756	5.981.482	+1,7%
RAA	98.818	100.478	+1,7%	109.856	113.536	+3,3%
Ponta Delgada	22.604	22.705	+0,4%	28.398	29.199	+2,8%

Não obstante as dinâmicas construtivas recentes, Ponta Delgada apresentava, em 2021, um padrão de época de construção do seu edificado mais semelhante à realidade nacional do que

propriamente à da RAA, constatando-se que mais de 50% do seu edificado era ainda anterior a 1980 (Figura 20). Com efeito, apenas 17,5% do seu parque edificado tinha sido construído no século XXI, sendo que somente 3,5% do total dos edifícios datavam da década 2011-2021, valores relativos bastante inferiores aos da RAA (22,9% para o edificado construído nos últimos 20 anos). Por sua vez, Ponta Delgada apresentava um índice de envelhecimento do seu edificado (871,4) superior ao da RAA (626,5) e de Portugal (746,6). Em termos gerais, o parque edificado do Concelho encontrava-se mais envelhecido no centro da cidade e nas freguesias mais rurais, ao passo que o edificado mais recente se situava sobretudo nas áreas suburbanas.

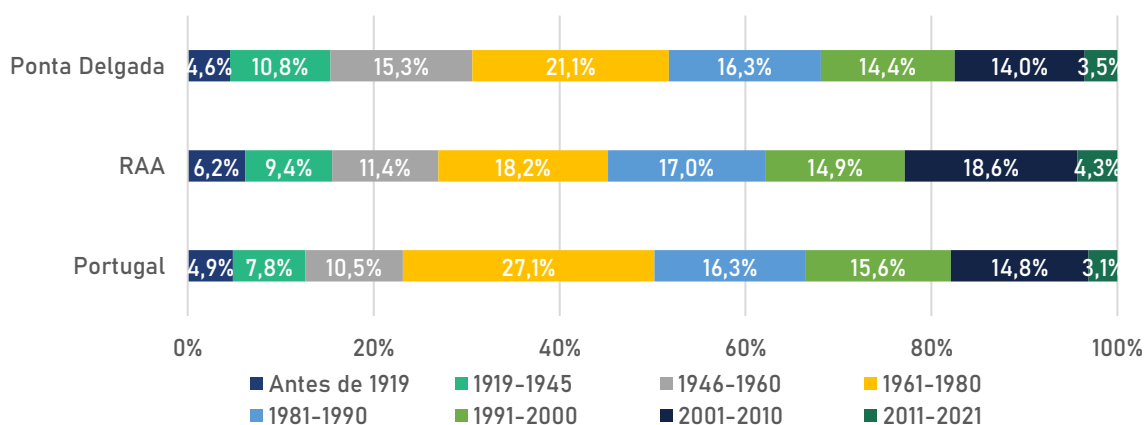


Figura 20. Época de construção do edificado, por unidade territorial (% do total)

Fonte: INE, Censos 2021

Malgrado o envelhecimento do edificado, segundo os Censos mais de 70% do seu edificado não necessitava de obras de reparação, valores relativos ligeiramente superiores aos da RAA e de Portugal (Figura 21). Ainda assim, salienta-se a existência de 6.673 edifícios com necessidades de reparação, dos quais 542 tinham necessidades profundas. Destes, importa sublinhar a maior proporção de edifícios com necessidades de reparação na Cidade e sua malha urbana periférica, ultrapassando os 20%, com exceção das freguesias de Relva e Fajã de Cima.

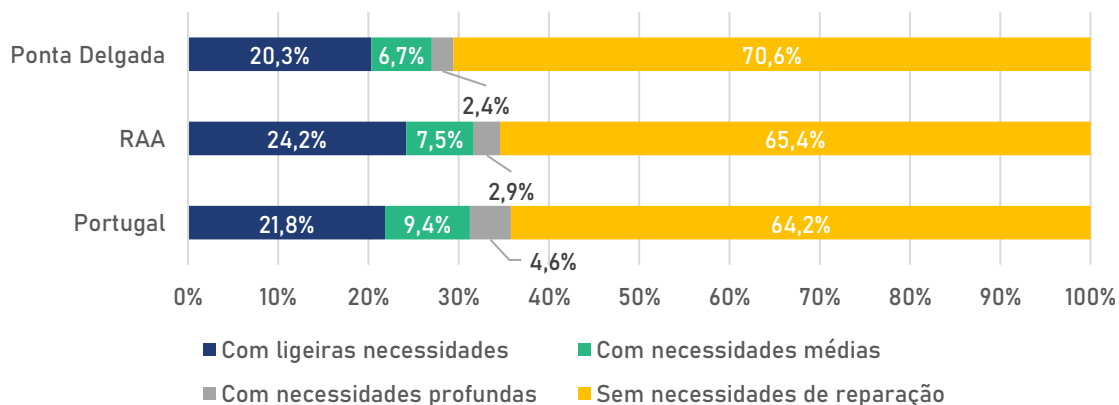


Figura 21. Edifícios por dimensão da reparação (%), em 2021

Fonte: INE, Censos 2021

A análise às formas de ocupação dos alojamentos familiares clássicos (Figura 22) para 2021, revela uma maior preponderância dos alojamentos de residência habitual no Município (82,1%) do que em relação às restantes unidades territoriais. Sublinha-se, igualmente, a existência de mais de 10% de alojamentos vagos. As dificuldades que se fazem sentir no acesso à habitação no Concelho traduzem-se na presença de 18,6% do total dos alojamentos familiares clássicos usados como residência habitual em sobrelocação (Censos 2021), uma proporção maior do que a observada na RAA (17,4%) e em Portugal (11,3%).

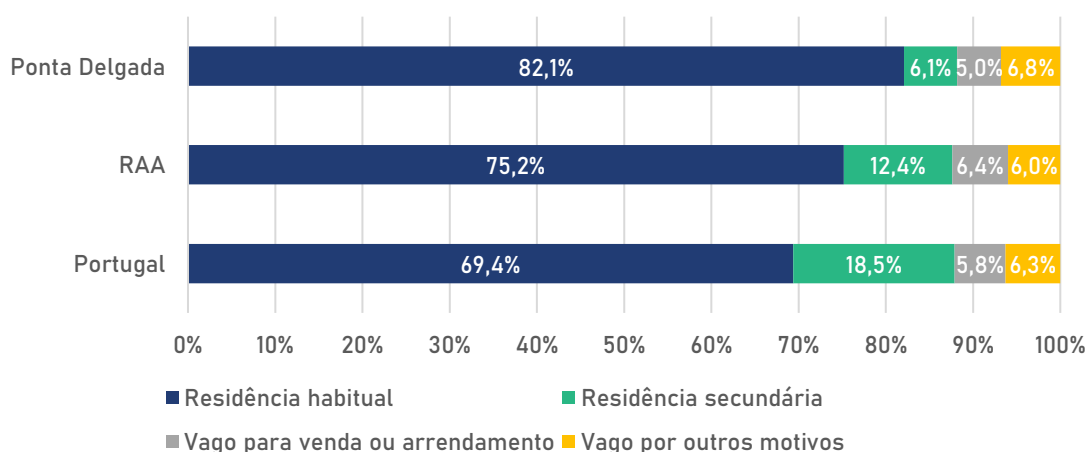


Figura 22. Alojamentos familiares clássicos (%) por forma de ocupação, em 2021

Fonte: INE, Censos 2021

Ponta Delgada apresenta, igualmente, uma maior preponderância dos alojamentos familiares clássicos de residência habitual como propriedade/copropriedade do seu ocupante do que em relação à realidade nacional, e em valores semelhantes aos da RAA. Por conseguinte, apresenta uma menor proporção dos alojamentos para arrendamento ou subarrendamento do que em relação à realidade do país, embora maior do que a realidade da RAA (Figura 23).

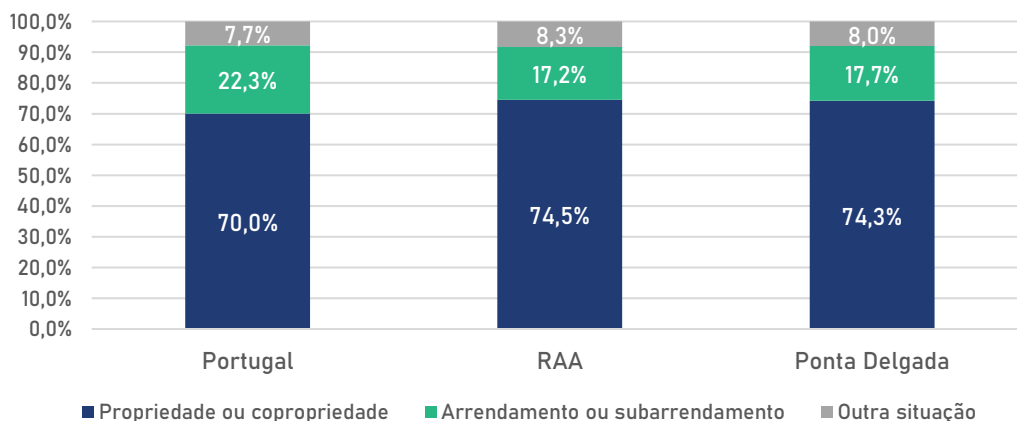


Figura 23. Alojamentos familiares clássicos de residência habitual (%) por regime de ocupação

Fonte: INE, Censos 2021

No que diz respeito às despesas mensais com a habitação, Ponta Delgada apresentava, segundo os Censos 2021, um valor médio mensal superior às restantes realidades territoriais (Figura 24), o que espelha uma maior pressão dos custos com a habitação no orçamento das famílias.

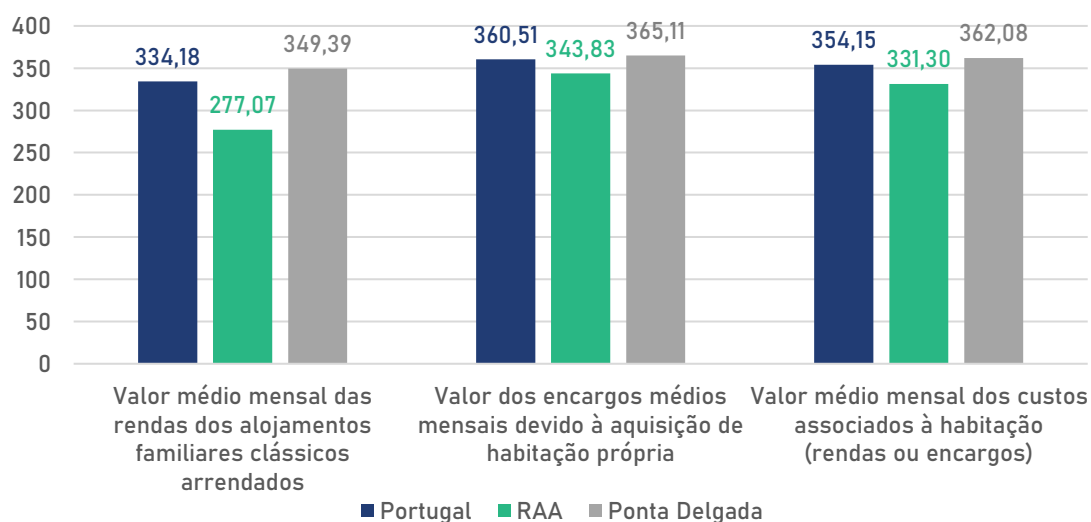


Figura 24. Valores médios mensais dos custos associados à habitação (€)

Fonte: INE, Censos 2021

A análise às dinâmicas urbanísticas mais recentes permite constatar um **crescimento geral do número de edifícios concluídos**, sobretudo a partir de 2016 (Figura 25), ainda que se tenha registado um ligeiro decréscimo de 2021 para 2022. Correspondem essencialmente a construções novas (76,1%), valores relativos semelhantes à realidade da RAA (74,4%) e de Portugal (81,6%). Na sua maioria, estão destinadas à habitação unifamiliar, sendo a proporção relativa existente em Ponta Delgada (85,2%), maior que a da RAA (71,7%) e em Portugal (72,8%).

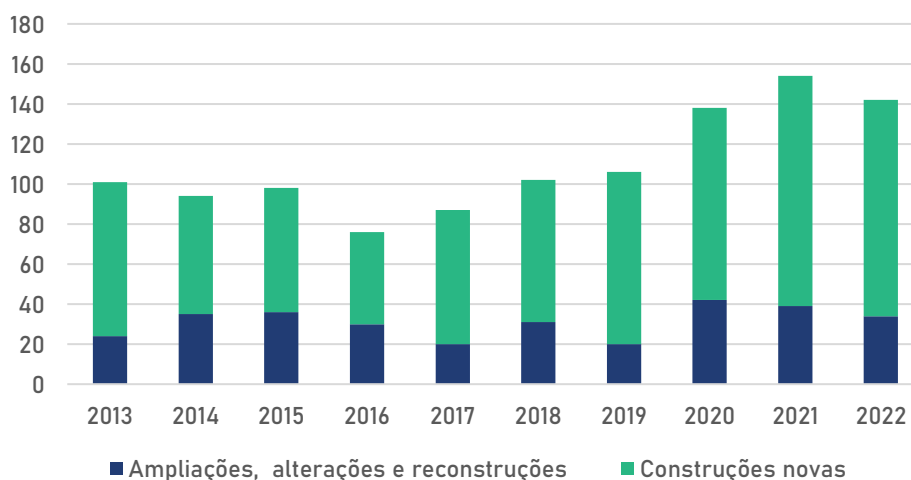


Figura 25. Edifícios concluídos (Nº) por tipo de obra

Fonte: INE, estatísticas das obras concluída



4. Diagnóstico das necessidades e potencialidades do território

4. Diagnóstico das necessidades e potencialidades do território

4.1 Disparidades regionais, tendências e desafios para o Concelho

O concelho de Ponta Delgada partilha com a RAA constrangimentos colocados ao desenvolvimento das regiões ultraperiféricas e arquipelágicas, em questões como o isolamento geográfico, a fragmentação territorial, a dependência económica, as limitações de recursos e no transporte de pessoas e bens, as dinâmicas de decréscimo populacional, as desigualdades sociais e a exposição às alterações climáticas e a fenómenos naturais extremos.

Tendo presente esta condição e a abordagem realizada na Estratégia Ponta Delgada 2030, destacam-se **quatro domínios de desafios para o desenvolvimento do concelho de Ponta Delgada**. A saber:

- Um território mais inclusivo e socialmente coeso;
- Um território mais competitivo, inovador e digital;
- Um território mais sustentável e resiliente;
- Um território mais atrativo e territorialmente coeso.

Esta abordagem tem presente o referencial estratégico do Açores 2030, bem como os desafios específicos colocados pelo presente ITI Urbano, focados no desenvolvimento social, económico e ambiental integrado e inclusivo e na promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável com vista à descarbonização da economia.

| Um território mais inclusivo e socialmente coeso

A região açoriana enfrenta **desigualdades sociais e económicas** relativamente aos restantes territórios do continente e da Europa, que conduzem a relevantes desafios no desenvolvimento humano, na capacitação das pessoas e na melhoria da qualidade de vida das populações. Segundo os dados do INE, a Região possuía, em 2020, a **segunda taxa de risco de pobreza mais elevada do País** (21.9%) e apresentava em 2021 uma taxa de privação material de 8,7%. Nesta data, este indicador era de 6,0% para Portugal.

Apesar da trajetória positiva, em termos de desenvolvimento económico, de rendimentos e poder de compra da população, observada no concelho e cidade de Ponta Delgada, permanecem disparidades e problemas de ordem social que afetam a qualidade de vida da população. A **vulnerabilidade de alguns grupos populacionais a situações de pobreza e/ou exclusão social** está ainda muito presente, abarcando situações diferenciadas e complexas, que sobressaem em grupos como as famílias monoparentais, agregados familiares com baixa intensidade laboral com

crianças e/ou jovens em estado de dependência, famílias numerosas, idosos isolados, pessoas em situação de sem-abrigo, entre outros. A escassez de recursos financeiros de algumas pessoas e famílias, encontram-se muitas vezes conjugados com **problemáticas sociais graves**, como consumos aditivos de álcool e/ou estupefacientes, delinquência e desocupação (pessoas que não trabalham, nem estudam), situações de violência doméstica, maus-tratos ou negligência infantil, situações de doença mental ou necessidades especiais em pessoas portadoras de deficiência.

Estas situações estão frequentemente associadas a uma outra questão estruturante para o desenvolvimento social e fator de risco para os fenómenos de pobreza e exclusão social, que se relaciona com a **baixa escolaridade e qualificação da população** e com os ainda **elevados níveis de abandono e insucesso escolar**. Apesar dos progressos realizados e de, comparativamente à região açoriana, o Concelho apresentar um nível médio de escolaridade mais elevado e bastante aproximado da média nacional, subsistem **fortes desigualdades no acesso e sucesso educativo** e necessidades de melhoria dos perfis de instrução e qualificação da população.

A ocupação e, não menos importante, a capacidade de motivar os jovens que não estão nem a trabalhar nem a estudar ou em formação (jovens NEET), emerge como um desafio relevante na Região e também no Concelho. Na atuação sobre estas matérias, além da ligação óbvia com a melhoria dos níveis de escolaridade e competências da população, estabelece-se igualmente relação com a **prevenção de padrões de comportamento aditivos e desviantes, e com a educação para a cidadania**. Neste processo importa também atender ao ajustamento, nem sempre existente, entre a oferta formativa, as expectativas, motivações e competências dos formandos e as **necessidades de formação do mercado e das empresas**.

Uma outra dimensão crítica é a habitação. A **escassez de habitação a preços compatíveis com os níveis de rendimento das famílias**, agravada pela subida dos preços decorrentes da procura de edificado para lazer e turismo, potencia o aumento das taxas de esforço das famílias com a habitação e o aumento das situações de indignidade habitacional, quer associadas à sobrelotação, a insalubridade e insegurança, ou à precariedade. Estas situações têm uma das facetas mais dramáticas no **aumento de pessoas em situação de sem-abrigo**. Com efeito, o acesso à habitação, mas também as **condições precárias de algum edificado e alojamentos** face à incapacidade das famílias em assegurarem a sua manutenção, são fatores de base e que condicionam fortemente os percursos e oportunidades de cada um e que **alargam dificuldades de acesso à habitação** a outros grupos para além das classes economicamente mais desfavorecidas, como a população jovem que se quer autonomizar ou as famílias de rendimentos intermédios.

Com um caráter de forte transversalidade à população merecem destaque as questões demográficas, em particular as decorrentes do **envelhecimento da população** e da necessidade de **promoção da intergeracionalidade**, como forma de solidariedade e apoio mútuo, de troca de experiências e conhecimento. Sendo evidente que a tendência de envelhecimento da população acarreta desafios à sociedade, do ponto de vista estratégico, importa acompanhar as suas

implicações nos diversos domínios, como a saúde e o bem-estar, a educação, a adaptação de ambientes físicos e laborais, assim como das respostas, equipamentos e serviços coletivos.

Em síntese, em matéria de **desenvolvimento e coesão social**, salientam-se como principais desafios para Ponta Delgada:

- Criar respostas adequadas e inovadoras adaptadas às diferentes **problemáticas sociais** (habitação, respostas sociais, saúde e bem-estar, educação e formação);
- Garantir uma oferta de habitação pública que responda às necessidades da população (mais carenciada, mas também os jovens e famílias com rendimentos intermédios);
- Assegurar padrões elevados de qualidade de vida e bem-estar às comunidades, fomentando estilos de vida saudáveis e ativos, numa sociedade em envelhecimento;
- Adotar uma estratégia educativa municipal focada no sucesso escolar e na empregabilidade;
- Dinamizar as parcerias estratégicas, que agilizem a identificação precoce de problemas sociais, promovam a inovação social e potenciem a eficácia das respostas;
- Adotar uma abordagem integrada para a sustentabilidade demográfica, que permita atrair e fixar população, sobretudo jovem e qualificada, onde se inclui a população migrante.

| Um território mais competitivo, inovador e digital

As características geográficas da RAA impactam de forma marcante o seu desenvolvimento económico, colocando grandes desafios ao seu crescimento, do qual **Ponta Delgada se destaca como um território de maior atração e capacidade comercial**. Com efeito, está-se perante um território que desde sempre sofreu enormes constrangimentos, atrasos e dependências face ao exterior, realidade que, passadas quase quatro décadas da adesão à UE, não está plenamente ultrapassada, incluindo em Ponta Delgada, apesar do forte e contínuo recurso aos mecanismos de financiamento comunitário.

O distanciamento aos principais centros de decisão e polos de logística internacional colocam custos acrescidos nos transportes e nas comunicações, dificultando a integração nas redes de comércio e logística. A ultraperiféricidade sente-se fortemente nestes custos de contexto, que colocam grandes desafios às empresas locais e, em último caso, reverterem no cidadão e no consumidor final os custos de toda a operação.

A histórica vocação para as atividades primárias e para a autossuficiência em relação ao exterior tem sofrido paulatinamente retrocessos desde o século XX, deixando o Concelho, tal como a Região, mais dependentes das importações. O nível de especialização é elevado, sobretudo na agricultura (particularmente a agropecuária) e no turismo, altamente volátil ao comportamento das economias externas e dos mercados internacionais. Pela sua reduzida dimensão, este é também um território limitado e sensível em termos de recursos naturais, mas também em termos técnicos e humanos, criando maiores desafios à diversificação da economia e da sua sustentabilidade a longo prazo.

As limitações de recursos humanos e técnicos criam igualmente uma maior dificuldade na aceleração da transição digital e na adoção de uma economia mais inovadora, tecnológica e digitalizada. As comunicações são, aliás, um dos aspetos que melhor beneficiam do processo de digitalização, na necessária quebra do isolamento geográfico e na geração de riqueza e ligação a uma economia globalmente competitiva. Não obstante, este é um aspeto igualmente limitante para um território de contexto insular, bastante dependente de boas condições para as atividades aeronáutica e marítima, muitas vezes fortemente expostas e afetadas pela exposição a fenómenos climáticos visivelmente mais extremos.

Enquanto polo comercial e de negócios estruturante a nível regional, Ponta Delgada assume naturalmente a intenção de captar e fixar maior número de empreendedores e projetos inovadores, processo considerado fundamental no caminho para uma economia mais inovadora, diversificada e resiliente. Apesar de algumas importantes iniciativas a nível regional e local, denota-se ainda pouco aprofundamento de serviços avançados no apoio ao empreendedorismo e à inovação no Concelho, reduzida articulação entre o meio académico e o meio empresarial nas lógicas de inovação, bem como a inexistência de uma infraestrutura avançada que proporcione centralidade, visibilidade e condições ao crescimento de projetos inovadores e que potencie o contributo do ecossistema de inovação local nos principais setores estratégicos de desenvolvimento do Concelho.

O concelho de Ponta Delgada concentra cerca de 1/3 das empresas da Região (entre elas 12 grandes empresas) e o volume de negócios supera os 50% da Região, assumindo por isso uma relevância determinante enquanto lugar de importantes dinâmicas económicas e comerciais, bem como em termos de ocupação e empregabilidade da população ativa. Enquanto principal porta de entrada da Região, dispõe de algumas infraestruturas de acolhimento empresarial e de logística com potencial para melhor aproveitamento e criação de condições à fixação, modernização e crescimento do tecido empresarial local. Este crescimento só se fará com uma aposta na

capacitação e formação das pessoas, preparando-as para os desafios dos novos negócios, da digitalização, da resposta às necessidades do mercado local, mas também da internacionalização, das respostas à transição ecológica e o robustecimento dos serviços públicos digitais, numa aposta que deve privilegiar a formação à distância e também direcionar a mão-de-obra para a especialização nas áreas de desenvolvimento estratégico da Região e do Concelho.

Em síntese, em matéria de **competitividade, inovação e digitalização**, salientam-se como principais desafios para Ponta Delgada:

- Assegurar opções que contribuam para uma **economia mais resiliente** aos custos de contexto agravados pela condição arquipelágica, bem como à concorrência e instabilidade externa;
- Promover a **diversificação da economia a longo prazo**, adaptada à limitação de recursos humanos e materiais;
- Melhorar os **níveis de literacia e de capacitação para o mercado de trabalho**, aspetos significativos para o desenvolvimento humano e para a qualidade de vida, bem como para o desenvolvimento territorial e económico;
- Priorizar **setores económicos que valorizem o potencial do território e das pessoas**, assentes num ecossistema de inovação que alavanque a investigação e o desenvolvimento.

| Um território mais sustentável e resiliente

A RAA e o concelho de Ponta Delgada possuem um **património natural e paisagístico, geológico e biológico, terrestre e subaquático, de grande valor e diversidade**, que está, em larga medida, classificado e protegido. A diversidade de recursos e valores naturais combina-se com um valioso património histórico e cultural, que, em ambos os casos, importa continuar a preservar. Estes valores distribuem-se por uma superfície montanhosa, centrada no maciço das Sete Cidades e nas emblemáticas lagoas de origem vulcânica, por uma costa onde se alinham pequenos aglomerados urbanos, falésias e baixios rochosos, e onde se encontram piscinas naturais e praias de areia escura, como as praias do Pópulo e das Milícias. No extremo sul, encontra-se a cidade de Ponta Delgada, que se destaca como o principal centro urbano dos Açores e fator essencial da economia regional.

Dada a sua localização e dinâmicas geológicas e climáticas, o Concelho está sujeito a elevada vulnerabilidade a fenómenos naturais diversos, como sismos e erupções vulcânicas, resultantes da atividade tectónica e sísmica da Região, ou como tempestades, associadas à passagem de depressões e de furacões, que ciclicamente causam inundações, movimento de massas, galgamentos costeiros, entre outros riscos. Estes episódios expõem a população ao risco e causam danos materiais frequentemente avultados, uma realidade potenciada pela ocupação e atividades humanas, que conduzem, por exemplo, à impermeabilização ou arroteamento de terras e a alterações morfológicas dos terrenos. Saliente-se que quase 70% do solo é ocupado pela atividade agrícola, em particular por prados e pastagens. Por outro lado, as alterações climáticas potenciam a frequência e intensidade dos fenómenos climáticos extremos, o aumento da temperatura média, a subida do nível médio do mar, alterações nos padrões de precipitação e perda de biodiversidade e dos ecossistemas, aumentando a suscetibilidade do território e o nível de risco da população. Os riscos associados às inundações, movimentos de vertentes e erosão costeira são particularmente expressivos.

Nestas matérias, uma questão relevante é a emissão de Gases com Efeito de Estufa (GEE), assistindo-se, nos últimos anos, ao aumento da emissão de alguns poluentes atmosféricos. O incremento do tráfego aéreo e marítimo, acentuado pela abertura da RAA aos voos *low-cost* e ao aumento dos cruzeiros, e o uso crescente do transporte individual motorizado, assume uma quota parte da responsabilidade nas emissões de CO₂, enquanto as atividades agrícolas e pecuárias são fortes responsáveis pela emissão de metano e óxido nitroso. Tendo em conta a importância económica e cultural do setor agrícola, coloca-se o desafio de promover a transição climática e a resiliência no setor agrícola, trabalhando conjuntamente com o setor, não apenas para a redução das emissões de GEE, como também para a proteção dos ecossistemas e dos recursos hídricos. Relembre-se que o solo é maioritariamente ocupado pela atividade agrícola, que a paisagem de pastagem está intrinsecamente associada à imagem da Região e que entre os produtos de marca açorianos estão produções locais, como os lacticínios ou o ananás.

No que respeita à energia, destaca-se o aumento do consumo total de eletricidade no Concelho, que atualmente corresponde a quase um terço do total da RAA, fruto da concentração de população e atividades neste território. Este aumento é, todavia, acompanhado por uma diminuição do consumo de petróleo e seus derivados (que, ainda assim, representam mais de 40% do consumo energético na RAA) e pelo crescimento da utilização de energias renováveis.

Os desafios locais e regionais associados à prevenção do risco, à preparação do território, população e atividades para as alterações climáticas, e à economia verde, alinham-se com os compromissos ambientais assumidos nas políticas europeias e nacionais para a mitigação e adaptação às alterações climáticas, para a transição energética e para a gestão integrada e sustentável dos recursos. Neste sentido, são muitas as oportunidades de que se abrem, em domínios tão diversificados como a reconversão energética, tecnológica e digital de atividades, edifícios e territórios, a mobilidade urbana multimodal sustentável, entre outros.

Em síntese, em matéria de **sustentabilidade e resiliência**, salientam-se como principais desafios para Ponta Delgada:

- Promover **formas adequadas e seguras de ocupação e utilização do território**, reforçando o princípio da precaução e a redução da exposição aos riscos;
- Proteger e valorizar a **biodiversidade e ecossistemas**, designadamente ao nível da estrutura ecológica e dos espaços naturais e florestais;
- Assegurar a **eficiência ambiental (hídrica, do solo e dos materiais)**, através da redução do consumo dos recursos primários nas atividades económicas;
- Continuar o **desenvolvimento e aproveitamento das fontes de energias renováveis** e incrementar a **eficiência energética**;
- Assegurar uma **transição para atividades mais sustentáveis**, não apenas ao nível do processo produtivo, mas também ao nível das características dos produtos finais e consumos, privilegiando a economia circular;
- Garantir um **ordenamento do território e opções de mobilidade sustentável** de baixo carbono, que contribuam para um modelo de organização territorial que reduza as deslocações/distâncias e os consumos energéticos;
- Criar **comunidades mais conscientes e ativas para as temáticas ambientais**, importa fomentar a literacia para a sustentabilidade ambiental.

| Um território mais atrativo e territorialmente coeso

Ponta Delgada, cidade e concelho, é um **território atrativo e dotado de dinamismo demográfico, económico e cultural**, no contexto regional. Acolhendo a sede administrativa e maior cidade açoriana, e sendo a principal porta de entrada na região e palco de grande diversidade patrimonial e riqueza cultural, Ponta Delgada possui a maior e mais diversificada rede de **infraestruturas, equipamentos e serviços** de hierarquia superior, entre as quais a sede da Universidade dos Açores, o Hospital do Divino Espírito Santo, o principal porto comercial e o aeroporto internacional João Paulo II, que lhe concedem uma importante visibilidade e atratividade. Nas últimas décadas, a cidade tem vindo a alastrar-se para as freguesias vizinhas e, recentemente, têm-se assistido a uma emancipação dos centros urbanos da costa norte, sobretudo pelo robustecimento da função habitacional.

Não obstante, à semelhança do que ocorre no restante território nacional, o Concelho é afetado por **dinâmicas de envelhecimento populacional** que, embora assumam uma intensidade menos acentuada do que noutras freguesias da Região, se traduzem igualmente numa tendência de diminuição da população residente, que é mais acentuada nas áreas rurais do concelho e no centro tradicional da cidade de Ponta Delgada. Com efeito, detetam-se **fortes disparidades em termos demográficos e de oferta de emprego, equipamentos, comércio e serviços**, entre as freguesias urbanas e as freguesias rurais. Esta disparidade é exacerbada pelas condições de acessibilidade existentes entre as freguesias rurais e entre estas e a Cidade, sintomática das assimetrias existentes ao nível da mobilidade, com uma oferta insuficiente e desajustada de transporte público e forte dependência do transporte individual (automóvel). Nestas freguesias rurais, ao longo da costa, encontra-se um povoamento polinucleado de baixa densidade, e uma forte dependência funcional da cidade de Ponta Delgada.

Assim, ao nível do Concelho, é importante garantir e manter a sua atratividade, captando novos residentes e investimentos, enquanto simultaneamente se garante o **equilíbrio interno do território**, padrões de qualidade de vida elevados e a resposta às ambições de quem já aqui reside, independentemente da sua freguesia de residência. Acrescente-se ainda que, possuindo os Açores uma economia em que a oferta de empregos qualificados é escassa, a população jovem mais qualificada procura com frequência melhores oportunidades no exterior. Embora Ponta Delgada se destaque pela positiva na RAA, enfrenta igualmente alguns destes **desafios associados à atração e fixação da população mais qualificada**.

A **mobilidade assume um papel fulcral** no que respeita à coesão territorial e, tendo presente os objetivos de descarbonização antes expostos, o que torna os desafios associados à mobilidade muito relevantes. A rede de infraestruturas viárias do concelho de Ponta Delgada encontra-se completa e funcional, possibilitando a conexão com os principais centros urbanos da Ilha, apesar de se detetarem constrangimentos em alguns pontos, associados à malha urbana e aos perfis das vias. Já o **transporte coletivo apresenta uma cobertura deficitária**, sobretudo fora do centro histórico da cidade, estando pouco ajustado, em termos de percursos, horários e frequência, às necessidades da população residente. Em contrapartida, e em parte, em consequência deste facto, há uma **forte dependência do automóvel** e uma presença pouco expressiva da mobilidade elétrica, assim como da utilização dos modos suaves.

É incontornável a necessidade de se diminuir o número de automóveis em circulação, quer para **garantir a segurança rodoviária**, quer para **garantir a qualidade urbana e ambiental**. Com efeito, o aumento do volume de tráfego que se tem vindo a registar, nomeadamente induzido pelo aumento do turismo, associado a características da rede viárias limitativas, produzem impactos significativos com reflexo nas duas dimensões referidas.

Existem ainda desafios no Concelho ao nível da **reabilitação urbana e da qualidade do espaço público**, adequando-o em termos de conforto e segurança para as deslocações a pé e noutros modos suaves, tanto em contexto de deslocações pendulares, como de lazer. Também os

espaços verdes e as zonas de estadia, tanto na cidade, como nos aglomerados urbanos das freguesias rurais, poderão, ao qualificar-se, contribuir para a qualidade de vida das populações, dinamização das comunidades e qualificação e atratividade do território.

Saliente-se ainda o **potencial associado ao turismo e ao setor cultural** que Ponta Delgada detém. Ao património cultural e arquitetónico aliam-se outros atrativos à visitação como o valioso património natural e as singularidades ligadas à vulcanologia e geologia. Eventos com forte projeção no exterior, como o Festival Tremor, ou projetos que visam explorar a dimensão cultural, como a candidatura a Capital Europeia da Cultura, que originou a escolha de Ponta Delgada para Capital Portuguesa da Cultura em 2026, potenciam a dinamização e visibilidade da cultura local no exterior, assim como do próprio setor cultural e criativo e do seu potencial enquanto motor de desenvolvimento social e económico. Esta aposta, assim como o reposicionamento do Arquipélago no mapa da atividade turística, intensifica a função de acolhimento detida por Ponta Delgada, impondo à cidade e ao concelho a conjugação de elevados padrões de qualidade de vida aos seus residentes, com a necessária preparação para bem receber o número crescente de turistas e visitantes.

Em síntese, em matéria de **atratividade e coesão territorial**, salientam-se como principais desafios para Ponta Delgada:

- Garantir **padrões elevados de qualidade de vida e igualdade de oportunidades a toda a população**, independentemente da freguesia de residência, que contrariem a assimetria territorial colocada pela dicotomia urbano-rural;
- Promover **melhores condições de mobilidade**, quer em termos de transporte público coletivo (tanto nas ligações da cidade com as restantes localidades, como nas ligações urbanas), quer no que respeita à mobilidade suave e sustentável;
- Reforçar o **investimento na reabilitação urbana**, fomentando a reabilitação do edificado, a qualificação do espaço público e a dinamização das atividades econ micas e das funções de proximidade;
- Utilizar a **cultura e o turismo sustentável em prol do desenvolvimento sustentável**, sem comprometer a qualidade ambiental e de vida da população residente, assim como a autenticidade local;
- Potenciar a capacidade de implementar as **estratégias integradas e planos de ação**, com o envolvimento das entidades públicas e privadas e dos cidadãos.

4.2 Necessidades e potencialidades de desenvolvimento das zonas de intervenção

Como referido no capítulo 2, as zonas de intervenção do PABT de Ponta Delgada incidem sobre a cidade de Ponta Delgada e alguns núcleos urbanos e turísticos que com esta se relacionam, uma opção que visa estabelecer sinergias entre estas zonas e reforçar a conectividade física e funcional. De igual forma, esta opção contribui para o reforço do modelo urbano policêntrico e para uma maior coesão territorial.

A cidade de Ponta Delgada, tal como amplamente abordado neste documento, constitui o principal centro urbano da Região, onde se concentram importantes infraestruturas, equipamentos e serviços e onde se registam as maiores dinâmicas populacionais e económicas. Sendo um espaço de atratividade e de concentração de funções, por estas razões também é um espaço sujeito a maiores pressões, o que justifica uma atenção especial no sentido de dotar este território das condições necessárias para cumprir o seu importante papel como polo aglutinador e dinamizador do desenvolvimento do Concelho, da ilha de São Miguel e da Região.

No quadro dos vários desafios retratados no ponto antecedente, emergem necessidades relacionadas com a valorização do centro histórico e tradicional, com a requalificação das áreas degradadas e/ou desqualificadas e com a resolução de constrangimentos de mobilidade colocados pela concentração de pessoas e atividades e pelos intensos fluxos de tráfego que aqui se registam. Com efeito, o centro histórico e tradicional da Cidade são o território sob maior pressão e que ainda integra áreas urbanas degradadas e socialmente desfavorecidas, justificando a priorização de investimentos que contribuam para a melhoria das condições urbanas, ambientais e de mobilidade. A valorização das centralidades existentes e criação de novas polaridades, o reforço dos principais eixos de conectividade intraurbana, o incremento da mobilidade suave (pedonal e ciclável), a melhoria do sistema de transportes e o reforço da oferta de estacionamento, a criação de corredores verdes, bem como a requalificação de alguns espaços públicos e a reabilitação do edificado, são necessidades que aqui se colocam.

Por seu turno, a nascente da Cidade, na freguesia de São Roque, localizam-se as praias urbanas das Milícias e do Pópulo, cuja qualidade urbana e a relação com o centro tradicional da cidade de Ponta Delgada importam fomentar. Este troço costeiro constitui uma zona com uma crescente procura para o recreio e lazer, para além das atividades locais que aqui se desenvolvem. Esta situação conduz a necessidades específicas de qualificação do espaço público e de melhoria das condições de circulação automóvel e estacionamento, nomeadamente da zona de interface entre as praias das Milícias e do Pópulo, que se constituem como zonas balneares de grande importância para o território e de muita afluência por parte da população residente, visitantes e turistas, particularmente no período balnear. Também são necessárias medidas que assegurem a melhoria das condições de mobilidade em modos suaves, com a criação de canais seguros para as deslocações pedonais e cicláveis.

Não obstante as prioridades de investimento na Cidade, no seu centro tradicional e nos seus núcleos urbanos e de lazer como as praias urbanas das Milícias e do Pópulo, o diagnóstico realizado também releva disparidades territoriais que justificam um olhar sobre **outros núcleos urbanos do Concelho**, quer para melhorar a relação destes com a Cidade, quer para melhorar as suas condições urbanas e funcionais. Esta abordagem é essencial para assegurar uma maior **coesão territorial** e para se valorizar o **modelo urbano policêntrico**. Do leque de polaridades que integram o sistema territorial e urbano do concelho de Ponta Delgada, sobressaem muitas necessidades em variados domínios, o que justifica a seleção e priorização de alguns investimentos que, pela sua natureza, produzam impacto no território. O setor poente do Concelho é aquele que enfrenta os maiores desafios decorrentes do esvaziamento populacional e das dificuldades de acesso aos equipamentos e serviços localizados na Cidade, porém, está cada vez mais sujeito a pressões decorrentes do aumento dos fluxos turísticos, que se fazem sentir no espaço urbano. Os núcleos urbanos de Ginetes, Sete Cidades e Mosteiros exemplificam estas necessidades, carecendo, à semelhança dos seus congéneres, de uma abordagem que promova a **melhoria das condições urbanas**, quer para os residentes quer para os visitantes, por via da **qualificação de alguns espaços públicos** e da **melhoria das condições de mobilidade**.

Para além das necessidades específicas das zonas de intervenção assinaladas, a **conetividade do sistema urbano** assume particular importância, dado que é um elemento fundamental para a coesão territorial. Neste sentido, considerando as relações de dependência funcional entre a Cidade e vários núcleos urbanos do Concelho, justifica-se o aprofundamento e a valorização das conexões, nomeadamente ao nível da **mobilidade sustentável**. Neste contexto, ressalta a necessidade de se intensificar a reconversão da frota de veículos de **transporte coletivo de passageiros por veículos não poluentes**, bem como a promoção da mobilidade elétrica, neste caso com a expansão da **rede de carregamento de veículos elétricos**.

A Tabela 4 sintetiza as principais necessidades e potencialidades de desenvolvimento das zonas de intervenção.

Tabela 4. Principais necessidades e potencialidades de desenvolvimento das zonas de intervenção

Zonas de intervenção	Necessidades	Potencialidades
Cidade e centro tradicional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Valorização física e funcional do espaço urbano - centralidades e novas polaridades urbanas; rede de equipamentos e serviços; ▪ Reforço dos principais eixos de conectividade intraurbana; ▪ Reforço da articulação urbana e ligações com as grandes infraestruturas – Aeroporto e Porto; ▪ Incremento da mobilidade suave (pedonal e ciclável); 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Papel aglutinador e dinamizador do desenvolvimento concelhio e regional; ▪ Porta de entrada e espaço de confluência dos fluxos turísticos com destino à Região; ▪ Renovada imagem e dimensão por via da reabilitação urbana; ▪ Relação e integração urbana com o Aeroporto e zona portuária;

Zonas de intervenção	Necessidades	Potencialidades
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reforço da intermodalidade e dos níveis de serviço nos transportes; ▪ Aumento da oferta de estacionamento em pontos estratégicos da Cidade; ▪ Valorização da estrutura ecológica com a criação de corredores verdes; ▪ Reconversão de áreas urbanas degradadas e socialmente desfavorecidas; ▪ Requalificação de espaços públicos; ▪ Reabilitação do parque edificado, incluindo antigas instalações industriais devolutas. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dimensão económica e dinamismo empresarial; ▪ Rede valorizada de equipamentos e serviços de interesse geral; ▪ Polo do conhecimento à escala da Região, com a presença da Universidade e de centros de investigação; ▪ 'Hub Cultural' no Arquipélago, com uma oferta cultural única.
<p>Núcleo das praias urbanas das Milícias e do Pópulo</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Valorização funcional (comércio, serviços e equipamentos); ▪ Qualificação do espaço público; ▪ Reabilitação do parque edificado; ▪ Melhoria das condições de circulação automóvel e estacionamento; ▪ Promoção da mobilidade suave (pedonal e ciclável), com a criação de canais seguros de circulação; ▪ Melhoria da estrutura verde, com a criação de espaços verdes. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proximidade ao centro de Ponta Delgada; ▪ Núcleo de recreio e lazer com grande capacidade de atração de população residente, visitantes e turistas; ▪ Frente marítima notável que integra praias de qualidade e singulares no contexto da Região; ▪ Presença de restauração e serviços de suporte ao perfil urbano-turístico deste local.
<p>Núcleos urbanos de Ginetes, Sete Cidades e Mosteiros</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reforço da oferta de transportes inter-freguesias e da articulação com a cidade; ▪ Qualificação do espaço público e valorização dos principais atrativos turísticos ▪ Valorização funcional (comércio, serviços e equipamentos). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Referências únicas no roteiro turístico do concelho; ▪ Potencial para crescimento das atividades comerciais e lúdico-turísticas; ▪ Potencial paisagístico; ▪ Valores naturais, históricos e culturais do setor poente do concelho.



5. Análise SWOT

5. Análise SWOT

A partir do diagnóstico anteriormente apresentado é possível agregar uma base de conhecimento suficiente para fundamentar e sustentar a abordagem territorial integrada e as opções estratégicas do presente Plano. Em síntese, reconhecem-se as seguintes forças/pontos fortes (S), fraquezas/pontos fracos (W), oportunidades (O) e ameaças (T) nos domínios objeto de análise.

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Centralidade na Região decorrente da dimensão urbana, populacional, económica, turística e logística; ▪ Setor terciário; ▪ Infraestruturas regionais de transportes (aeroporto e porto) facilitadoras da mobilidade e comércio; ▪ Rede de acessibilidades; ▪ Rede de equipamentos e serviços de interesse geral; ▪ Património natural e paisagístico; ▪ Património arquitetónico e cultural e atividade cultural; ▪ Dinâmica económica e empresarial; ▪ Nível de rendimentos da população residente e poder de compra per capita; ▪ Nível educativo e de qualificações da população residente; ▪ Presença da Universidade dos Açores; ▪ Infraestruturas de localização industrial e empresarial. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disparidade entre a cidade e o restante território e despovoamento das freguesias rurais; ▪ Envelhecimento populacional e dificuldade de retenção de jovens; ▪ Exposição à pobreza, exclusão social e problemas sociais ligados a comportamentos aditivos e desviantes; ▪ Presença de áreas urbanas degradadas e problemas de coesão urbana na cidade; ▪ Envelhecimento e degradação do edificado nas zonas mais antigas; ▪ Carência habitacional por vários estratos da população residente; ▪ Constrangimentos à circulação viária e congestionamento de tráfego; ▪ Desnivelamento da oferta de serviços de transporte público coletivo entre as freguesias rurais e urbanas; ▪ Escassez de infraestruturas de mobilidade pedonal e ciclável; ▪ Vulnerabilidade do território a fenómenos naturais extremos.

OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none">▪ Valorização do património natural, cultural e paisagístico aliado ao turismo sustentável;▪ Implementação de infraestruturas e espaços verdes e de espaços públicos qualificadores e promotores da mobilidade sustentável.▪ Desenvolvimento tecnológico e transição digital como fatores para a atração de mão de obra qualificada;▪ Políticas locais indutoras de investimentos na reabilitação urbana, na habitação e nos serviços de interesse geral.▪ Políticas locais indutoras da ação climática, da sustentabilidade ambiental e da descarbonização da economia.	<ul style="list-style-type: none">▪ Exposição a contextos económicos externos concorrenciais e negativos, com impacto em setores chave da economia;▪ Alterações climáticas com impactos em setores estratégicos para o desenvolvimento local;▪ Incapacidade de reter/atrainir população jovem e qualificada face à escassez de oportunidades de emprego, custo de vida elevado e dificuldade de aceder a habitação a custos acessíveis;▪ Financiamento insuficiente face aos custos de contexto acrescidos decorrentes da insularidade.



6. Plano de Ação

6. Estratégia e Plano de Ação

6.1 Foco temático e objetivos

No quadro do novo ciclo de programação do financiamento comunitário e do Programa Regional dos Açores 2021-2027 (Açores 2030), a RAA elegeu um conjunto de objetivos políticos compatíveis com os cinco objetivos estratégicos da Comissão Europeia para este período. Os objetivos específicos mobilizados pelo presente PABT, concretamente os OE 5.1. e OE 2.8 inscrevem-se nesses objetivos políticos da RAA (Tabela 5).

Tabela 5. Relação entre os objetivos estratégicos, políticos e específicos

Fonte: Açores 2030, anteposta

Objetivos estratégicos (OE) da CE	Objetivos políticos (OP) da RAA	Prioridade de investimento (PI)	Objetivos específicos (OE)
OE2 Europa + verde	OP2. Promover a sustentabilidade ambiental	PI 2.1. Energia, ação climática e sustentabilidade	2.8. Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono.
OE5 Europa + próxima dos cidadãos	OP5. Promover a coesão territorial	PI 5.1. Valorização económica e social do território	5.1. Promover o desenvolvimento social, económico e ambiental integrado e inclusivo, a cultura, o património natural, o turismo sustentável e a segurança nas zonas urbanas.

Relativamente ao OE 5.1., destaca-se a importância do sistema urbano regional para a competitividade e a coesão social e económica da RAA, bem como da aposta num sistema urbano policêntrico que valorize as potencialidades e complementaridades entre os principais centros urbano regionais, onde se inscreve naturalmente Ponta Delgada. Para esse efeito, assumem particular relevância a qualificação urbana e ambiental desta rede de polaridades, o seu robustecimento na provisão de serviços de interesse geral e de apoio à competitividade económica, de forma a superar os problemas de desenvolvimento e coesão identificados e se promover um desenvolvimento mais integrado, inclusivo e próximo.

Por seu turno, no caso do OE 2.8, destaca-se a importância da existência de uma rede de mobilidade terrestre eficiente e sustentável para assegurar e reforçar a coesão territorial e garantir o desenvolvimento económico-social nos centros urbanos regionais. A mobilização deste objetivo específico justifica-se pela necessidade de tornar os meios de transporte urbanos mais sustentáveis e reduzir a intensidade carbónica, contribuindo positivamente para o combate às alterações climáticas. Questões como a redução do consumo energético nos transportes, a transferência modal, a transição nos transportes para veículos menos poluentes, a mobilidade elétrica, a mobilidade sustentável, assumem particular relevo. Desta forma, pretende-se gerar

novos padrões de mobilidade, mais sustentáveis, assegurando as necessidades de deslocação dos residentes, mas também dos visitantes/turistas, num quadro de sustentabilidade económico-financeiro e ambiental e de melhoria da qualidade de vida.

O diagnóstico antecedente demonstra que as problemáticas associadas aos objetivos específicos, no caso de Ponta Delgada, assumem uma particular expressão face à sua centralidade e dimensão urbana, populacional, económica e logística no contexto regional. As necessidades de correção das assimetrias existentes entre a cidade e as freguesias rurais, de reforço da coesão urbana da cidade, de qualificação de determinadas áreas urbanas degradadas e/ou desqualificadas, de valorização física e funcional do espaço urbano ou de implementação de um modelo de mobilidade sustentável que corrija as disfunções do atual sistema de mobilidade e contribua para a descarbonização, são aqui muito evidentes. Por outro lado, as potencialidades deste território aliadas aos investimentos nos citados domínios de intervenção, constituem não só um valioso contributo para a coesão e valorização territorial e urbana de Ponta Delgada, como também para a própria coesão do sistema urbano regional.

Foi com este contexto que o Município de Ponta Delgada desenvolveu a sua Estratégia para 2030, construída com base numa visão e num conjunto de objetivos estratégicos que vão ao encontro das necessidades e potencialidades que revestem o foco temático e os objetivos específicos que acompanham o presente PABT.

O futuro desejado para Ponta Delgada assenta numa resposta aos desafios e oportunidades identificadas e num processo de desenvolvimento alinhado com os objetivos adotados na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas (ONU) e na Agenda Territorial 2030 e com os objetivos de política de desenvolvimento regional e coesão adotados pela UE para o ciclo que se entende até 2030 e adaptados à realidade nacional e regional através das estratégias do Portugal 2030 e do Açores 2030. Com este quadro, é adotada a seguinte visão estratégica para Ponta Delgada, com o horizonte 2030:

Ponta Delgada, um território focado nas pessoas e comprometido com os desafios da transição económica, digital, energética e climática

Em 2030, Ponta Delgada é uma **COMUNIDADE** mais envolvida, coesa e com melhor qualidade de vida, com uma **ECONOMIA** mais diversificada, resiliente, inovadora e digital, num **TERRITÓRIO** mais atrativo e colaborativo, melhor conectado, mais **VERDE** e adaptado às alterações climáticas.

Esta visão é acompanhada por um conjunto de 14 objetivos estratégicos, alguns deles diretamente relacionados com os objetivos específicos que norteiam o presente PABT:

- OE1. Promover a igualdade de oportunidades e a coesão social.
- OE2. Contribuir para o bem-estar e vida ativa da população.
- OE3. Assumir a educação e valorização do capital humano como um fator estratégico.
- OE4. Contribuir para o reforço da atratividade e fixação de população no concelho.
- OE5. Potenciar a competitividade das empresas e atratividade económica.
- OE6. Estimular a inovação e empreendedorismo.
- OE7. Potenciar a transição digital, tecnológica e ecológica das atividades.
- OE8. Promover a adaptação climática e prevenção de riscos.
- OE9. Promover a descarbonização e eficiência energética.
- OE10. Promover a economia circular e sustentabilidade de recursos.
- OE11. Reforçar a requalificação do edificado e do espaço público e a valorização do território.
- OE12. Promover a coesão do sistema urbano-rural.
- OE13. Reforçar a visibilidade a Ponta Delgada no exterior como território de elevada qualidade.
- OE14. Reforçar o conhecimento, a cooperação territorial e institucional e a participação cívica.

Estes objetivos estratégicos suportam 4 eixos estratégicos de intervenção e 10 projetos estruturantes, que configuram a resposta operacional da Estratégia Ponta Delgada 2030 (Figura 26).



Figura 26. Eixos estratégicos e projetos estruturantes

Fonte: Estratégia Ponta Delgada 2030, CMPD

6.2 Objetivos específicos para as zonas de intervenção

Com a Estratégia antes descrita pretende-se assegurar a valorização do território em todas as suas dimensões, nomeadamente nas que permitirão superar as necessidades identificadas nos domínios de intervenção do PABT. Daqui decorre um conjunto de objetivos específicos de intervenção, com enquadramento no foco temático do PABT. A saber:

- **Assegurar a reabilitação das áreas urbanas degradadas**, através da reabilitação do edificado degradado e devoluto, da qualificação do espaço público e da estrutura verde, do incremento da mobilidade suave e da dinamização económica e funcional, tendo por base a estratégia municipal de reabilitação urbana.
- **Promover a requalificação da orla costeira**, tanto das praias e demais zonas balneares (e.g. praias do Pópulo e das Milícias) como da restante faixa costeira, de forma a assegurar melhores condições de fruição dos espaços litorais e prevenir a exposição aos riscos (e.g. inundações e galgamentos costeiros).
- **Reconverter os edifícios e unidades industriais degradadas e/ou devolutas**, no sentido de promover o enriquecimento funcional do espaço urbano, com usos como a habitação acessível, espaços de localização empresarial orientados para a inovação e empreendedorismo, espaços de dinamização cultural, entre outros.
- **Assegurar o ordenamento da interface entre a cidade e os grandes equipamentos e infraestruturas**, particularmente o Aeroporto e Porto (mas também as Escolas e outros grandes equipamentos), em domínios como as acessibilidades e transportes, a mobilidade ativa e o ordenamento do espaço público.
- **Reforçar e beneficiar o espaço público de estadia**, incluindo os espaços verdes, no sentido de garantir uma oferta de espaços públicos atrativos, diversificados, acessíveis e inclusivos, que abranja a cidade, os centros urbanos complementares e as freguesias rurais, tendo por base a estratégia municipal de reabilitação urbana.
- **Devolver o espaço público às pessoas e incentivar a mobilidade suave**, privilegiando intervenções no espaço público que potenciem a mobilidade ativa e desincentivem o transporte automóvel individual em deslocações curtas, através do reforço da rede de circuitos pedonais e cicláveis.
- **Promover a reorganização e reforço do sistema de mobilidade concelhio**, nos domínios da intermodalidade, do transporte público, da logística e do estacionamento, quer internamente à cidade quer na vertente de ligação entre a cidade e as freguesias rurais.

- Promover a descarbonização dos veículos e equipamentos operacionais municipais, através da utilização de meios tecnologicamente avançados sustentados em energias limpas e/ou renováveis, de forma a contribuir para a redução das emissões de GEE.

No caso da cidade de Ponta Delgada, as necessidades e opções de intervenção estão identificadas na Estratégia de Reabilitação Urbana delineada pelo Município, que incide em três Áreas de Reabilitação Urbana (ARU), aprovadas em 2016, onde se aplicam as correspondentes Operações de Reabilitação Urbana (ORU). A saber:

- ARU/ORU do Centro Histórico/São Gonçalo/Calheta;
- ARU/ORU de Santa Clara;
- ARU/ORU de São Roque.

Cada uma destas ARU/ORU é dotada de um programa estratégico de reabilitação urbana (2019)⁸, que define a estratégia de reabilitação e o programa de intervenção, com um horizonte temporal de 10 anos. Por conseguinte, a implementação destes programas decorrerá até 2029, podendo ser prorrogada por mais 5 anos. São estes instrumentos que, articuladamente com outros instrumentos relacionados (e.g Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Ponta Delgada), definem a estratégia e as ações a implementar na cidade de Ponta Delgada, constituindo, neste sentido, um referencial para as ações a apoiar no âmbito deste PABT.

Na ARU/ORU do Centro Histórico/São Gonçalo/Calheta, a estratégia de reabilitação urbana tem como objetivos: (i) a valorização do centro histórico e da frente de mar; (ii) o aprofundamento físico e funcional das relações intraurbanas; (iii) a valorização funcional do território; (iv) a reabilitação das áreas urbanas degradadas e socialmente mais vulneráveis; e (v) o incremento da mobilidade urbana sustentável.

Estes objetivos têm tradução num conjunto de eixos de intervenção, projetos estruturantes e ações, esquematicamente traduzidos num modelo territorial, que sinteticamente propõe: (i) o reforço das centralidades estruturantes existentes (administrativas, religiosas, comerciais, turísticas e de lazer) e a criação de novas polaridades; (ii) o fortalecimento dos eixos de conectividade internos e com o resto da Cidade; (iii) a criação de corredores verdes e articulação com a frente de mar com espaços verdes existentes; (iv) a requalificação de alguns espaços públicos; e, (v) o incremento da mobilidade suave e o reforço da oferta de estacionamento. Isso permitirá ultrapassar vários constrangimentos, como os focos de degradação urbana e os problemas de mobilidade existentes na Cidade (Figura 27).

⁸ Consulte as ARU - Portal da Habitação (portaldahabitacao.pt)



Figura 27. Esquema territorial conceitual de intervenção

Fonte: PERU do Centro Histórico/São Gonçalo/Calheta, CMPD, 2019

Esta estratégia de reabilitação urbana contempla um conjunto de ações, que inclui a criação de uma rede de percursos cicláveis, destinada a assegurar a ligação aos principais polos passíveis de gerar deslocamentos em bicicleta, nomeadamente equipamentos, polos de emprego e interfaces de transportes. Também contempla o prolongamento da Av. D. João III e ligação à Av. João Bosco Mota Amaral, uma intervenção urbanística estruturante que contribuirá para uma maior atratividade deste local, por via de uma melhor conexão urbana, da qualificação do espaço público, da melhoria das condições de mobilidade e de melhores condições de segurança. Na ótica da valorização funcional do centro histórico (estimulada pelo projeto em implementação do Bairro Digital, entre outros), preconiza-se a criação de um parque de estacionamento intermodal, que permitirá estabelecer a conexão entre dois parques de estacionamento existentes, para desenvolvimento de uma solução de intermodalidade. Estas ações têm enquadramento no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Ponta Delgada.

Na ARU/ORU de Santa Clara, a estratégia de reabilitação urbana tem como objetivos: (i) assegurar uma maior integração de Santa Clara com o Centro Histórico de Ponta Delgada; (ii) valorizar a frente de mar e resolver as situações de risco (inundações e galgamentos costeiros); (iii) promover a melhoria da mobilidade urbana e a requalificação do espaço público; e, (v) compatibilizar a atividade económica com a vivência urbana, nomeadamente com uma maior integração entre o porto e a cidade e com a refuncionalização das antigas instalações industriais devolutas.

Estes objetivos traduzem-se num conjunto de eixos de intervenção, projetos estruturantes e ações, esquematicamente traduzidos num modelo territorial, que sinteticamente propõe: (i) a valorização do centro tradicional de Santa Clara e de outras polaridades, com a reabilitação e regeneração dos núcleos residenciais e industriais; (ii) a valorização da orla costeira no quadro da estrutura ecológica da cidade, de modo a fortalecer a identidade local e a atrair novas funções; e, (iii) a criação de eixos de mobilidade em modos suaves e a valorização do transporte coletivo e da oferta de estacionamento. No quadro das várias ações propostas, figura a continuidade da rede de percursos cicláveis da cidade (Figura 28).



LEGENDA: ■■■■ Limite da ARU de Santa Clara (25,10 ha)

Sistema Funcional

- ☀ Núcleo central
- Outras polaridades
- Novas polaridades
- Espaços públicos estruturantes /
Existentes a promover

Sistema Ambiental

- Estrutura verde
- Espaços verdes fundamentais

Sistema de Mobilidade

- ↔ Eixos estruturantes
- Eixos de mobilidade suave
- Bolsas de estacionamento estruturantes

Figura 28. Esquema territorial conceitual de intervenção
 Fonte: PERU de Santa Clara, CMPD, 2019

Por último, no que respeita à ARU de São Roque, a estratégia de reabilitação urbana tem como objetivos: (i) assegurar uma maior integração de São Roque com o Centro Histórico de Ponta Delgada; (ii) dar continuidade ao processo de valorização da frente de mar; e, valorizar os recursos endógenos e promover a multifuncionalidade.

Daqui decorrem os eixos de intervenção, projetos estruturantes e ações, esquematicamente traduzidos num modelo territorial, que sinteticamente propõe: (i) a valorização das centralidades existentes e a criação de novas polaridades; (ii) a valorização da estrutura ecológica e de alguns espaços públicos; e (iii) a criação de eixos de mobilidade em modos suaves e a valorização do transporte coletivo e da oferta de estacionamento (Figura 29).

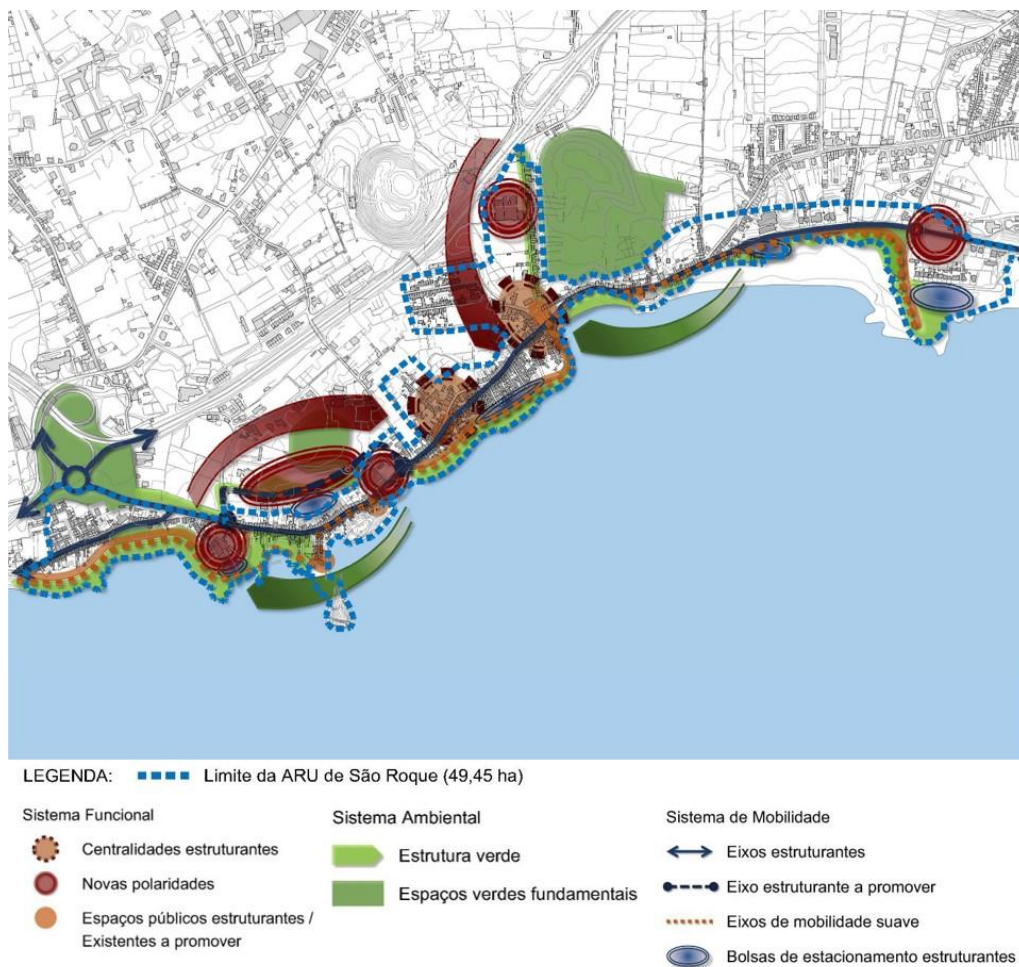
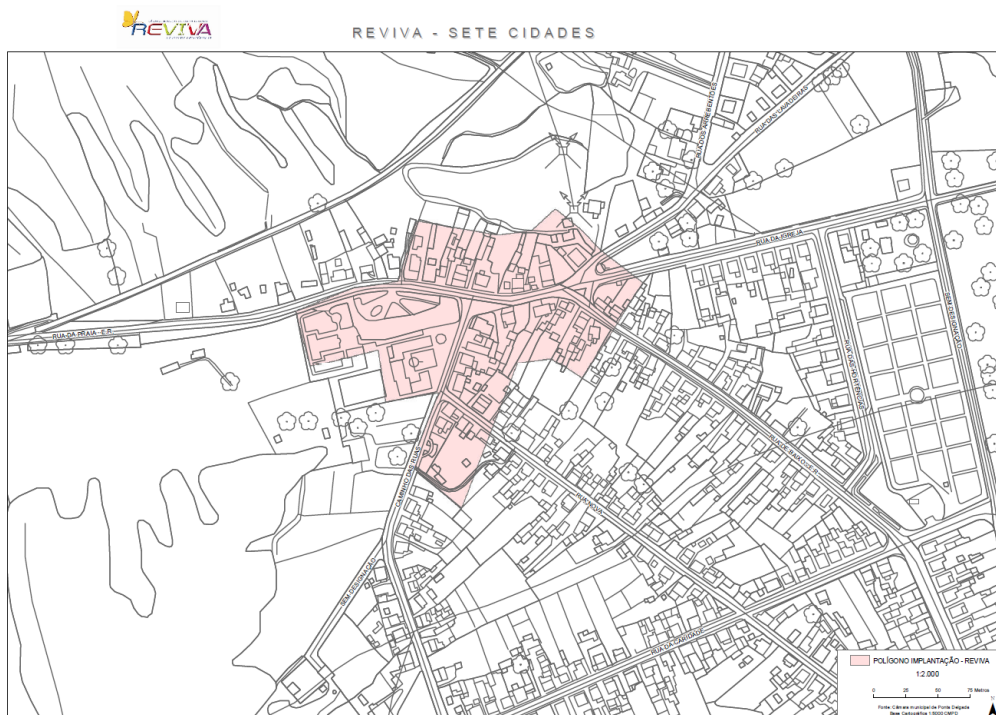


Figura 29. Esquema territorial concetual de intervenção
Fonte: PERU de São Roque, CMPD, 2019

Do conjunto de ações previstas destaca-se a requalificação da zona de interface entre as praias das Milícias e do Pópulo, zonas balneares de grande importância para o território e de muita afluência por parte da população, particularmente no período de verão, a que se associa a criação de um percurso ciclável entre a avenida do Mar e as praias de São Roque e Milícias, permitindo a integração dos modos suaves de transporte no novo espaço requalificado.

Para além das necessidades e opções de intervenção na Cidade, as disparidades territoriais identificadas no Concelho justificam um olhar sobre os **aglomerados urbanos das freguesias rurais**, quer para melhorar a relação destes com a Cidade, quer para melhorar as suas condições urbanas e funcionais. Esta abordagem é essencial para se fomentar uma maior coesão territorial e para se valorizar o modelo urbano policêntrico.

O REVIVA - Programa de Revitalização Económico e Social do Centro Histórico de Ponta Delgada, é um programa de âmbito municipal que disponibiliza aos particulares um conjunto de incentivos à reabilitação urbana e do edificado. Concebido em 2008, foi ao abrigo deste Programa que uma parte significativa do edificado do centro histórico de Ponta Delgada foi objeto de reabilitação. Reconhecendo as necessidades de reabilitação noutros aglomerados urbanos, em 2012 este Programa foi alargado aos centros urbanos tradicionais das 24 freguesias do Concelho. Complementarmente, o Município tem vindo a desenvolver nas freguesias rurais um conjunto de ações de reabilitação do seu património edificado e de qualificação do espaço público. No quadro das necessidades e da estratégia de intervenção nas freguesias rurais, estão previstas **duas intervenções prioritárias de reabilitação do espaço público nos aglomerados urbanos de Sete Cidades e Ginetes**, respetivamente a **requalificação do Largo da Casa do Povo de Sete Cidades** e a **requalificação da rua da Canada/Ginetes**. O objetivo é dotar estes locais de um espaço público atrativo, com as melhores condições para a sua fruição pelos moradores e visitantes (Figura 30).



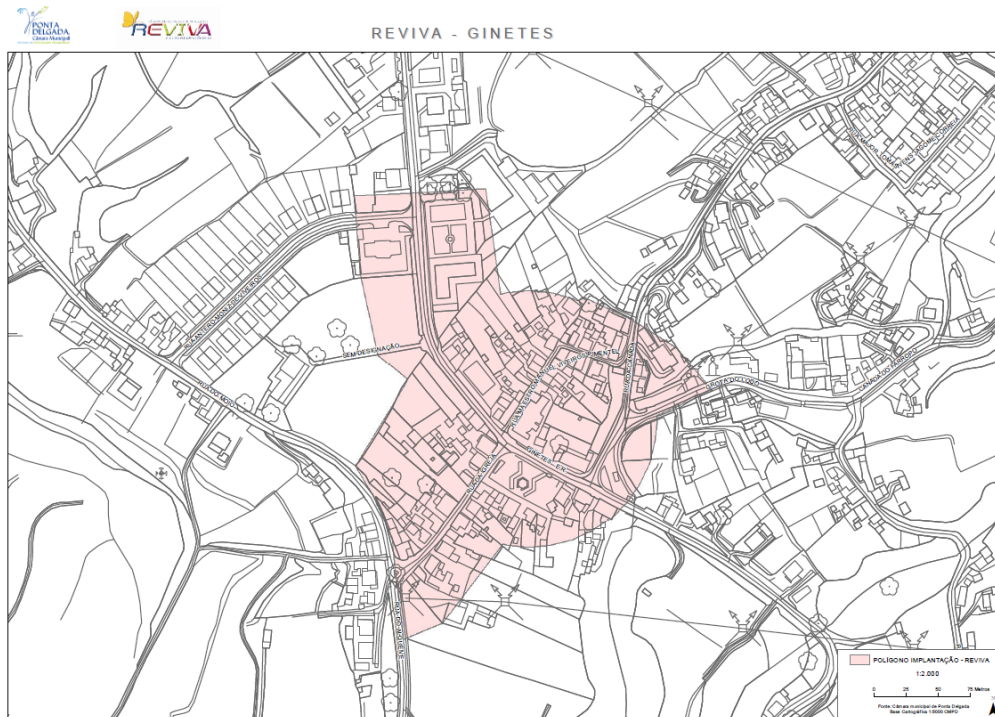


Figura 30. Áreas de incidência do REVIVA – Sete Cidades e Ginetes
Fonte: CMPD

Às necessidades e opções de intervenção antes descritas, associam-se igualmente objetivos e linhas de intervenção constantes de outros instrumentos, como o Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico de Ponta Delgada ou o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável. No primeiro caso, com a ambição de potenciar a centralidade turística de Ponta Delgada, são estabelecidos objetivos e linhas de intervenção que incluem, necessariamente, a **valorização da Cidade (turismo urbano) e das polaridades urbano-turísticas**.

Essas linhas de intervenção traduzem-se em projetos específicos, como a requalificação urbana do Centro Histórico, a requalificação da frente marítima do Pópulo a valorização das Sete Cidades, ou o **aproveitamento do potencial turístico dos Mosteiros**. Neste último projeto específico, preconiza-se a requalificação do espaço público e a melhoria da sua fruição pelos residentes, contemplando a implementação de complexo(s) balnear(es) de alta qualidade em piscinas naturais e com privilegiado enquadramento natural. No caso do segundo instrumento citado, preconiza-se um **novo modelo de mobilidade urbana no Concelho**, assente na melhoria do espaço público e da qualidade do ambiente urbano, na promoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis suportados no uso do transporte público e de modos suaves, na equidade social e coesão territorial, na diminuição das emissões de GEE associados aos transportes e, por fim, na utilização de sistemas de transportes inteligentes na gestão da mobilidade urbana.

6.3 Identificação das ações a apoiar

Tendo por base o quadro de coerência estratégica antes definido, propõe-se um conjunto de 9 ações a apoiar pelo Açores 2030 no quadro do presente PABT, com uma execução faseada:

- A1. Reabilitação do eixo estruturante São Gonçalo/Antero de Quental – Rede de percursos cicláveis na cidade de Ponta Delgada;
- A2. Prolongamento da Avenida D. João III e ligação à Avenida João Bosco Mota Amaral;
- A3. Parques de estacionamento intermodal;
- A4. Reabilitação da área envolvente às praias das Milícias e Pópulo;
- A5. Requalificação do Largo da Casa do Povo de Sete Cidades;
- A6. Requalificação de espaço público da rua da Canada/Ginetes;
- A7. Reforço da rede de postos de carregamento elétrico;
- A8. Aquisição de uma viatura de transporte coletivo de passageiros não poluente;
- A9. Reabilitação da área envolvente à praia dos Mosteiros.

Estas ações propostas têm correspondência com as prioridades, objetivos específicos e tipologias de ação estabelecidas no Açores 2030 e no Aviso AÇORES2030-2024-14 para o PABT incidente em zonas urbanas (Tabela 6).

Tabela 6. Correspondência das ações propostas com as prioridades, objetivos específicos e tipologias de ação do PABT em zonas urbanas

Fonte: Açores 2030 e Aviso AÇORES2030-2024-14

Prioridade	Objetivo específico	Tipologia de ação	Ações propostas
2B. Mobilidade Urbana Sustentável	RS02.8. Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono (FEDER)	Criação de ciclovias e infraestruturas para mobilidade suave	A1. Reabilitação do eixo estruturante São Gonçalo/Antero de Quental – Rede de percursos cicláveis na cidade de Ponta Delgada
		Expansão da rede de carregamento de veículos elétricos de acesso público	A3. Parque de estacionamento intermodal
		Renovação ou conversão de veículos de transporte coletivo de passageiros não poluentes	A7. Reforço da rede de postos de carregamento elétrico
5A. Valorização económica e social no território	RS05.1. Promover o desenvolvimento social, económico e ambiental integrado e inclusivo, a cultura, o património natural, o turismo sustentável e a segurança nas zonas urbanas (FEDER)	Reestruturação das calçadas e a supressão de barreiras arquitetónicas à mobilidade pedestre, qualificação do espaço público, incluindo mobiliário urbano e a sinalização	A8. Aquisição de uma viatura de transporte coletivo de passageiros não poluente
			A2. Prolongamento da Avenida D. João III e ligação à Avenida João Bosco Mota Amaral
			A4. Reabilitação da área envolvente às praias das Milícias e Pópulo
			A5. Requalificação do Largo da Casa do Povo de Sete Cidades
			A6. Requalificação de espaço público da rua da Canada/Ginetes
A9. Reabilitação da área envolvente à praia dos Mosteiros			

6.4 Plano de financiamento, priorização e cronograma de execução

Seguidamente apresenta-se o plano de financiamento, com a estimativa de investimento das ações a implementar, a priorização das mesmas com a repartição do investimento pelos períodos de execução e o cronograma provisional de execução até 2030.

O montante global do investimento para as ações propostas é estimado em **22,2 milhões de euros**, com um valor de financiamento FEDER estimado em cerca de 18,8 milhões de euros (85%) e um valor estimado de cerca de 3,3 milhões de euros (15%) de contribuição própria do Município.

Os montantes de investimento apresentados são indicativos, não podendo nem devendo ser considerados como valores orçamentais completos, detalhados e definitivos, com exceção do valor atribuído à Ação A4, que resulta do projeto de execução já elaborado. Nos restantes casos, correspondentes a intenções com um nível de maturidade médio/reduzido, os valores devem ser consolidados por via do desenvolvimento dos estudos e projetos de execução. De notar que os valores estimados das intervenções físicas foram calculados com base em preços médios unitários, tendo como referência projetos semelhantes.

A calendarização da execução teve em conta três níveis de prioridade, que consideram o grau de maturidade das ações. A programação das ações pode ser revista pelo Município, em resultado das suas prioridades, bem como das condições de financiamento que venham a ser acordadas entre o Município e a Autoridade de Gestão do Açores 2030.

Tabela 7. Plano de financiamento

P/OE	Designação da ação	Promotor	Zona geográfica de intervenção	Investimento (€)		
				Total	FEDER (85%)	Municipal (15%)
2B/2.8	A1. Reabilitação do eixo estruturante São Gonçalo/Antero de Quental – Rede de percursos cicláveis na cidade de Ponta Delgada	Município	Cidade e centro tradicional	5.000.000,00 €	4.250.000,00 €	750.000,00 €
5A/5.1	A2. Prolongamento da Avenida D. João III e ligação à Avenida João Bosco Mota Amaral	Município	Cidade e centro tradicional	5.500.000,00 €	4.675.000,00 €	825.000,00 €
2B/2.8	A3. Parques de estacionamento intermodal	Município	Cidade e centro tradicional	3.000.000,00 €	2.550.000,00 €	450.000,00 €
5A/5.1	A4. Reabilitação da área envolvente às praias da Milícias e Pópulo	Município	Outras centralidades urbanas	5.100.000,00 €	4.335.000,00 €	765.000,00 €
5A/5.1	A5. Requalificação do Largo da Casa do Povo de Sete Cidades	Município	Outras centralidades urbanas	300.000,00 €	255.000,00 €	45.000,00 €
5A/5.1	A6. Requalificação de espaço público da rua da Canada/Ginetes	Município	Outras centralidades urbanas	350.000,00 €	297.500,00 €	52.500,00 €
2B/2.8	A7. Reforço da rede de postos de carregamento elétrico	Município	Outras centralidades urbanas	250.000,00 €	212.500,00 €	37.500,00 €
2B/2.8	A8. Aquisição de uma viatura de transporte coletivo de passageiros não poluente	Município	Outras centralidades urbanas	650.000,00 €	552.500,00 €	97.500,00 €
5A/5.1	A9. Reabilitação da área envolvente à praia dos Mosteiros	Município	Outras centralidades urbanas	2.000.000,00 €	1.700.000,00 €	300.000,00 €
TOTALS				22.150.000,00 €	18.827.500,00 €	3.322.500,00 €

Tabela 8. Prioridades e repartição do investimento por períodos

Designação da ação	Prioridade	Investimento (€)	
		2025-2027	2028-2030
A1. Reabilitação do eixo estruturante São Gonçalo/Antero de Quental – Rede de percursos cicláveis na cidade de Ponta Delgada	● ● ●	-	5.000.000,00 €
A2. Prolongamento da Avenida D. João III e ligação à Avenida João Bosco Mota Amaral	● ● ●	5.500.000,00 €	-
A3. Parques de estacionamento intermodal	● ● ●	-	3.000.000,00 €
A4. Reabilitação da área envolvente às praias da Milícias e Pópulo	● ● ●	5.100.000,00 €	-
A5. Requalificação do Largo da Casa do Povo de Sete Cidades	● ● ●	-	300.000,00 €
A6. Requalificação de espaço público da rua da Canada/Ginetes	● ● ●	-	350.000,00 €
A7. Reforço da rede de postos de carregamento elétrico	● ● ●	-	250.000,00 €
A8. Aquisição de uma viatura de transporte coletivo de passageiros não poluente	● ● ●	-	650.000,00 €
A9. Reabilitação da área envolvente à praia dos Mosteiros	● ● ●	2.000.000,00 €	-
	TOTAIS	12.600.000,00 €	9.550.000,00 €

Tabela 9. Cronograma de execução

Designação da ação	2025				2026				2027				2028				2029				2030			
	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T
A1. Reabilitação do eixo estruturante São Gonçalo/Antero de Quental – Rede de percursos cicláveis na cidade de Ponta Delgada													■	■	■	■	■	■	■	■				
A2. Prolongamento da Avenida D. João III e ligação à Avenida João Bosco Mota Amaral			■	■	■	■	■	■	■	■														
A3. Parques de estacionamento intermodal																	■	■	■	■	■	■	■	■
A4. Reabilitação da área envolvente às praias da Milícias e Pópulo	■	■	■	■																				
A5. Requalificação do Largo da Casa do Povo de Sete Cidades									■	■	■	■	■	■	■	■								
A6. Requalificação de espaço público da rua da Canada/Ginetes											■	■	■	■	■	■	■	■						
A7. Reforço da rede de postos de carregamento elétrico																	■	■	■	■	■	■	■	■
A8. Aquisição de uma viatura de transporte coletivo de passageiros não poluente															■	■	■	■						
A9. Reabilitação da área envolvente à praia dos Mosteiros	■	■	■	■	■	■	■	■																

Legenda: ■ Estudos, Projetos e Candidaturas ■ Execução

6.5 Indicadores de realização, resultados e metas

O Aviso nº AÇORES2030-2024-14 para o PABT incidente em zonas urbanas estabelece um conjunto de 5 indicadores de realização e de 5 indicadores de resultado, devidamente enquadrados no Objetivo Específico respetivo, para os quais cada Plano de Ação deverá contribuir. O presente Plano de Ação terá contribuição direta para os 10 indicadores mencionados, conforme explanado seguidamente.

6.5.1 Indicadores de realização

No que respeita ao indicador de realização **RC057 – Capacidade do material circulante respeitador do ambiente para transporte público coletivo (RS02.8)**, importa mencionar o contributo da Ação A8, tendo em conta que a aquisição de uma viatura de transporte coletivo elétrico aumentará a frota municipal de transportes coletivos e, por conseguinte, o nº de passageiros transportados. Contabilizando o total de passageiros com lugar sentado e em pé do modelo a adquirir, estima-se, deste modo, um aumento de 70 passageiros⁹, o que se traduz num contributo do Plano de Ação para cerca de 14,3% do total da meta estabelecida pelo Açores 2030 (490 passageiros).

Relativamente ao indicador **RC058 – Infraestruturas dedicadas ao ciclismo apoiadas (RS02.8)**, salienta-se os contributos das Ações A1 e A3, considerando que dizem respeito à expansão da rede ciclável em 17,8 km e à criação de três parques de estacionamento intermodal que incluirão infraestruturas para bicicletas (2,1 km), respetivamente. Prevê-se que estas ações irão alargar a rede de infraestruturas dedicadas ao ciclismo em cerca de 19,9 km, valor deveras superior ao total da meta estabelecida pelo Açores 2030 (3,00 km).

Em relação ao indicador **RC059 – Infraestruturas para combustíveis alternativos (pontos de abastecimento/carregamento) (RS02.8)**, é de referir o seu enquadramento com a Ação A7, tendo em conta que a mesma preconiza a instalação de 48 carregadores elétricos (2 por cada freguesia do concelho), o que corresponde a 54,5% do total da meta estabelecida pelo Açores 2030 (88 pontos de abastecimento/carregamento).

No que concerne ao indicador **RC0114 – Espaços abertos criados ou reabilitados em zonas urbanas (RS05.1)**, elencam-se os contributos de 5 Ações: da A2, uma vez que visa o prolongamento de um eixo estruturante (Av. D. João III) e a requalificação das suas imediações

⁹ Estimativa baseada no [modelo Caetano E.CITY GOLD Elétrico](#).

(31.400 m²); da A4, tendo em conta que diz respeito ao reordenamento e requalificação de uma área de interface entre as praias das Milícias e do Pópulo (162.000 m²); da A5, considerando que visa a requalificação do espaço público existente no Largo da Casa do Povo de Sete Cidades (1.775 m²); da A6, por ser uma operação urbanística com o intuito de requalificar um terreno municipal atualmente ao abandono (3.640 m²); da A9, por visar o reordenamento e requalificação do espaço público envolto à Praia dos Mosteiros (9.464 m²). Estas ações contribuirão com um total de 208.279 m² de espaços abertos criados ou reabilitados em zonas urbanas, um valor bastante superior ao total da meta preconizada no Açores 2030 (3.000,00 m²).

Quanto ao indicador RC074 – População abrangida por projetos no âmbito de estratégias de desenvolvimento territorial integrado (RS05.1), refere-se os contributos de todas as Ações enquadradas no âmbito do OE5.1, designadamente as A2, A4, A5, A6 e A9, conforme o seguinte:

- A2 – Para esta ação, efetuou-se o cruzamento da área a intervir com as subsecções estatísticas existentes do Censos 2021, perfazendo o valor de 972 indivíduos. No entanto, esta ação terá um impacto bastante mais significativo, particularmente em termos de distribuição do trânsito, já que os eixos Av. D. João III/Av. Natália Correia e aquele em que se insere a Av. Dr. João Bosco Mota Amaral afiguram-se como artérias estruturantes no centro urbano de Ponta Delgada. Neste sentido, estima-se que o impacto direto se deverá estender a pelo menos a população da freguesia (7.495 pessoas), não obstante ser uma medida que certamente influenciará a restante população visitante.
- A4 – Tendo em conta o contexto em que se insere, em que uma parte significativa da área a intervir com esta ação corresponde a praia, efetuou-se o cruzamento desta área a intervir com todas as subsecções estatísticas que dela distavam até a um máximo de 200m, totalizando 1.628 pessoas.
- A5 – Tendo em conta a escala de atuação e uma vez que a Ação 5 engloba um equipamento de grande relevância para a população local, para esta A5 contabilizou-se o total da população da Freguesia de Sete Cidades (701 indivíduos).
- A6 – Considerando a escala de atuação desta Ação, cruzou-se a área a intervir com as subsecções estatísticas que dela distavam até a um máximo de 100m, contabilizando-se 326 pessoas.
- A9 – À semelhança do efetuado para a A4, considerando o contexto em que se localiza a A9, na qual uma parte significativa da área a intervir corresponde a praia, efetuou-

se o cruzamento desta área com todas as subsecções estatísticas que dela distavam até a um máximo de 200m, totalizando 488 pessoas.

Deste modo, contabiliza-se um total de 10.638 pessoas que serão diretamente abrangidas no âmbito do indicador de realização RC074, o que corresponde a 5,9% da meta regional para o horizonte 2030 (180.390 pessoas).

6.5.2 Indicadores de resultado

Já no que respeita ao indicador de resultado RPR062 - População abrangida pelas ações apoiadas (RS02.8), incluem-se os contributos de todas as Ações enquadradas no âmbito do OE2.8, designadamente a A1, A3, A7 e A8, conforme o seguinte:

- A1 – Ao se efetuar o cruzamento das subsecções estatísticas dos Censos 2021 com a área abrangida pela ciclovia, identifica-se um total de 142 subsecções, abrangendo 12.375 residentes. Dado o potencial turístico da mesma e o facto de muita da população que vive nas freguesias não abrangidas e nos outros concelho micalenses se deslocar para aqui para trabalhar e ou em lazer, considera-se expectável que esta abrangida diretamente pelo menos 15.000 indivíduos.
- A3 – Esta ação contempla três parques distintos localizados nas freguesias de Santa Clara (parque poente), São José (parque central) e Fajã de Baixo (parque nascente). Para os dois primeiros parques, tendo em conta a sua localização relativamente *central* no contexto de ambas as freguesias, considerou-se a população total dessas freguesias, segundo os Censos de 2021 do INE (Santa Clara = 2.804 pessoas; São José = 5.756 pessoas). Já no caso do parque a nascente, dada a extensão e delimitação da freguesia de Fajã de Baixo, assim como o facto de este parque se situar num território de transição para a freguesia vizinha de São Pedro, foi efetuado o cruzamento da área deste parque com as subsecções estatísticas até a uma distância de 200m, perfazendo 1.936 residentes. No total, contabilizam-se 10.496 pessoas para esta Ação.
- A7 – Esta Ação prevê a instalação de 48 postos de carregamento elétrico, 2 por cada uma das 24 freguesias do concelho. Ainda que o seu raio de ação se poderá estender para fora do âmbito do concelho e contemplar turistas/visitantes externos, considera-se, para efeitos deste indicador, que a totalidade da população do concelho se encontra abrangida (67.229 pessoas).

- A8 – De acordo com os dados disponíveis do INE, os Censos 2021 indicavam que 11,2% da população residente empregada ou estudante de Ponta Delgada utilizava modo de transporte coletivo nas deslocações pendulares. Extrapolando essa mesma percentagem para a população total do Município (67.229 residentes, Censos 2021), contabilizam-se 7.536 potenciais passageiros.

Tendo em conta o exposto, e considerando que existem ações que dizem respeito à mesma população, o valor de meta conjunta a considerar para este indicador é de 67.229 pessoas, correspondendo à população prevista na A7 (isto é, a totalidade da população residente do concelho de Ponta Delgada).

Relativamente ao indicador **RCR64 – Utilizadores anuais de infraestruturas dedicadas ao ciclismo (RS02.8)**, consideram-se os contributos das Ações A1 e A3, considerando o seguinte:

- A1 – À semelhança do efetuado para o indicador RPR062, efetuou-se o cruzamento das subsecções estatísticas dos Censos 2021 com a área abrangida pela ciclovía, identificando-se um total de 142 subsecções, com 12.375 residentes. Por forma a calcular um valor provável de utilizadores dessa população, teve-se por referência a meta apontada para 2028 pelo PMUS de Ponta Delgada, isto é, 5% da população residente, totalizando 619 utilizadores. No entanto, tendo em conta o potencial turístico da rede ciclável da Ação A1, efetuou-se o mesmo cálculo relativamente a 5% do valor de passageiros que aterraram em São Miguel em 2024 (1.204.320 passageiros, segundo o SREA)¹⁰, perfazendo 60.216 potenciais utilizadores. A juntar este valor com os 619 residentes, contabiliza-se, deste modo, um total de 60.835 utilizadores/ano.
- A3 – Tendo por base o cálculo efetuado para a A1, calculou-se 5% da população abrangida por esta ação, isto é, a população abrangida pelas freguesias de Santa Clara, São José e as subsecções estatísticas a uma distância de 200m do parque nascente, tal como explanado no indicador RPR062 (totalizando 428 pessoas). Complementarmente a este valor, considerou-se 5% do valor dos 60.216 potenciais passageiros contabilizados para a Ação A1, por cada parque de estacionamento (isto é, 3x 3.011 pessoas) já que estes estacionamentos previstos não serão a única infraestrutura intermodal que promoverá a utilização de bicicletas. No total, o contributo da A3 será de 9.558 utilizadores anuais.

¹⁰ Embora este valor diga somente respeito até ao final do mês de outubro de 2024, já se encontrava, à data, acima do número total de passageiros que aterraram em São Miguel em 2023 (1.079.968 passageiros, segundo o SREA).

No entanto, considerando que a população que irá usufruir da ação A3 relativa aos parques poente e central já se encontra contemplada na A1 (por estar dentro da sua área de influência), constata-se que o contributo total do PABT para o indicador RCR64 será o valor desta última, isto é, 60.835 utilizadores/ano, mais os 5% da população que residem nas subsecções resultantes do cruzamento com a área do parque nascente (5% de 1.936 = 97 residentes). Os 60.932 utilizadores encontram-se bem acima da meta regional de 1.350 utilizadores, preconizada pelo PO Açores 2030.

No que concerne ao indicador **RCR62 – Utilizadores anuais de transportes públicos novos ou modernizados (RS02.8)**, o contributo do presente PABT prende-se exclusivamente com a ação A8, já que a aquisição de uma nova viatura de transporte coletivo irá reforçar a frota municipal e, por conseguinte, servir de transporte a diferentes utilizadores. Tendo por base a frequência diversificada das diferentes carreiras de autocarro existentes no Município¹¹, considerou-se o número médio de 4 viagens diárias, por ano, para um modelo de autocarro com capacidade para 70 passageiros, tal como referido anteriormente no indicador de realização RC057, o que perfaz 102.200 utilizadores/ano. Esse valor constituirá um contributo na ordem dos 26,5% para o total da meta preconizada pelo PO Açores 2030 (385.000 utilizadores/ano).

Em relação ao indicador **RCR26 – Consumo anual de energia primária (nomeadamente: habitações, edifícios públicos, empresas, outros) (RS05.1)**, o presente PABT contribuirá para uma melhor eficiência energética através da renovação da sua iluminação pública, nomeadamente nas ações que visarão a requalificação do espaço público: A2, A4, A5, A6 e A9. Para ser obtida uma estimativa da redução no consumo anual de energia, foi adotado o seguinte procedimento:

- (i) Medição das distâncias das estradas e/ou passeios nas áreas a intervir;
- (ii) Cálculo do número médio de postes de iluminação necessários, tendo em conta o estipulado no artigo 38º do Dec. Regulamentar 90/84, de 26 de dezembro¹², onde se refere que os vãos não deverão, em regra, exceder os 50m de distância entre si, dentro de povoações ou aglomerados populacionais.
- (iii) Cálculo do consumo entre sistemas de iluminação a lâmpadas de vapor de sódio (o mais comum em Portugal, de acordo com a E-Redes¹³) e aquele a lâmpadas LED, tendo por base os valores médios de potência de 250W para o primeiro e o de 100W

¹¹ https://horarios.visitazores.de/SaoMiguel_Turismo.pdf

¹² [Decreto Regulamentar 90/84, de 26 de Dezembro](#)

¹³ [Manual de Iluminação Pública, EDP.](#)

para o segundo, tendo por base um valor médio de 12h diárias de utilização. Segue abaixo a fórmula utilizada:

$$\text{Consumo (MWh)} = \text{Potência (W)} \times \text{Horas de uso diário} / 1.000.000$$

A medição efetuada contabilizou um total de 69 postes de iluminação para o total das 5 ações, o que determina, assim, que o PABT poderá ter um impacto potencial de poupança de -45,3 MWh anuais em luminárias LED, face à opção de lâmpadas de vapor de sódio. Este valor contribuirá para 0,15% da meta regional preconizada no PO Açores 2030 (28.225 MWh/ano).

Por fim, quanto ao indicador de realização RPR062 – População abrangida pelas ações apoiadas (RS05.1), o método aplicado é o mesmo utilizado para o indicador RC074, contabilizando, igualmente, 10.638 pessoas.

Seguidamente apresenta-se uma sistematização dos indicadores de realização e de resultado aplicáveis às ações propostas, assim como as respetivas metas.

Tabela 10. Indicadores de realização e de resultado e respetivas metas previstos no Aviso AÇORES2030-2024-14

Indicador	Unidades de Medida	Meta regional Açores 2030 (2029)	Meta PABT	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9
RC057. Capacidade do material circulante respeitador do ambiente para transporte público coletivo	Passageiros	490	70 (14,3%)									
RC058 – Infraestruturas dedicadas ao ciclismo apoiadas	Km	3	19,9 (>100%)									
RC059 - Infraestruturas para combustíveis alternativos	Pontos de carregamento / abastecimento	88	48 (54,5%)									
RC0114 – Espaços abertos criados ou reabilitados em zonas urbanas	M²	3.000	208.279 (>100%)									
RC074 – População abrangida por projetos no âmbito de estratégias de desenvolvimento territorial integrado	Pessoas	180.390	10.638 (5,9%)									
RPR062 - População abrangida pelas ações apoiadas	Pessoas	-	67.229									
RCR64 – Utilizadores anuais de infraestruturas dedicadas ao ciclismo	Utilizadores / ano	1.350	60.932 (>100%)									
RCR62 – Utilizadores anuais de transportes públicos novos ou modernizados	Utilizadores / ano	385.000	102.200 (26,5%)									
RCR26 – Consumo anual de energia primária (nomeadamente: habitações, edifícios públicos, empresas, outros)	MWh/ano	28.225	45,3 (0,15%)									
RPR062 – População abrangida pelas ações apoiadas	Pessoas	-	10.638									

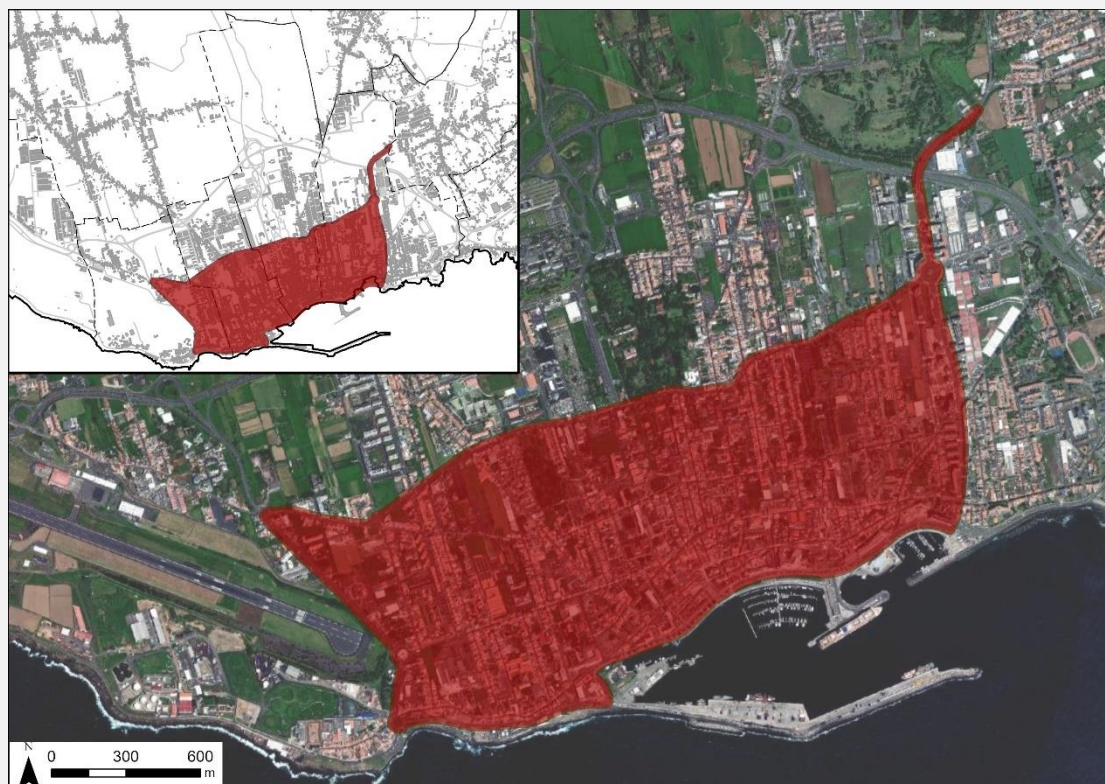
6.6 Fichas das ações a apoiar

Tendo em conta a operacionalização do conjunto de ações previstas, que permitirá materializar na área de intervenção a estratégia de desenvolvimento territorial estabelecido no PABT de Ponta Delgada, apresenta-se o conjunto de fichas das ações a apoiar, com os seguintes conteúdos:

- Designação da ação
- Promotor;
- Zona geográfica de intervenção;
- Tipologia de intervenção;
- Planta de Localização;
- Objetivos específicos e justificação da intervenção;
- Maturidade;
- Descrição;
- Cronograma previsional de execução;
- Estimativa de investimento.

Designação da Ação	A1. Reabilitação do eixo estruturante São Gonçalo/Antero de Quental – Rede de percursos cicláveis na cidade de Ponta Delgada
Entidade Promotora	Município de Ponta Delgada
Zona geográfica de intervenção	Cidade e centro tradicional
Tipologia de intervenção	Mobilidade sustentável

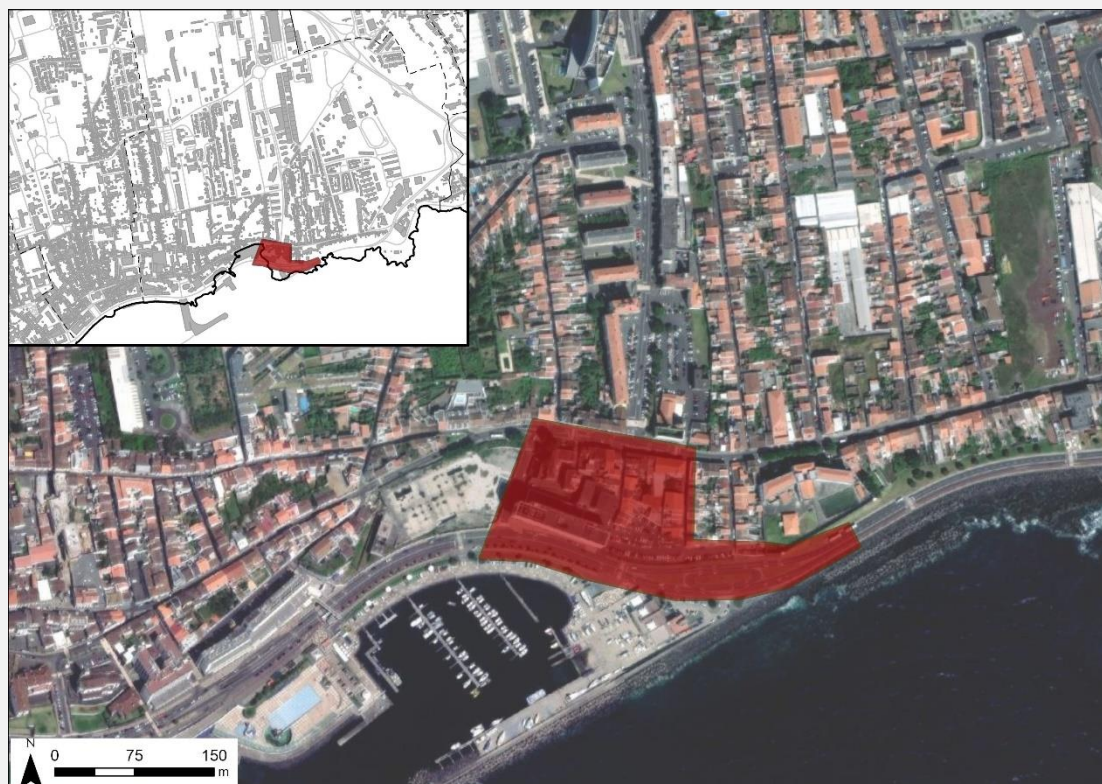
Planta de localização



Objetivo	Dotar o Município de uma rede ciclável que assegure a ligação aos principais polos passíveis de gerar deslocações em bicicleta.					
Justificação	O estabelecimento de uma rede ciclável entre os principais polos geradores/atratores do Município apresenta-se como uma medida incentivadora da mobilidade suave, potenciando a mobilidade ativa e desincentivando o transporte automóvel individual em deslocações curtas.					
Descrição	<p>A presente ação tem como principal objetivo dotar o município de Ponta Delgada de uma rede ciclável que possa assegurar a ligação entre os principais polos passíveis de gerar deslocações em bicicleta, designadamente: estabelecimentos de ensino; os principais equipamentos coletivos da cidade ao nível da saúde, cultura, administração, desporto e lazer; polos de comércio e serviços; polos de emprego associados às zonas industriais; e as interfaces de transporte, promovendo, simultaneamente, as deslocações em transporte público. A presente ação tem como principal referência o eixo estruturante da cidade composto pela rua de São Gonçalo e a avenida Antero de Quental, tendo em conta a presença de importantes polos como o Campo Militar de São Gonçalo, o Colégio do Castanheiro, a Universidade dos Açores, o Jardim José do Canto e o Palácio de Santana, o Centro Comercial Parque Atlântico, a Escola Secundária Domingos Rebelo e a Escola Básica Canto da Maia.</p> <p>Atualmente, existem no concelho 3,9 km de infraestruturas cicláveis, não se podendo considerar como <i>ciclovía</i> na verdadeira aceção da palavra, tendo em conta a falta de conexão entre elas (PMUS). A presente Ação visa concretizar o desígnio de criar uma rede de percursos cicláveis na cidade de Ponta Delgada, contribuindo com a execução de 17,8 km da rede. De referir que, tendo em conta a existência de eixos com diferentes características de traçado ao longo dos seus diversos troços, importará estudar as melhores soluções técnicas que permitam uma integração coerente da ciclovía, como por exemplo, a partilha da via entre veículos motorizados e bicicletas (onde se justificar), com a necessária adaptação das regras de trânsito (e.g.: limitação de velocidade a 20/30 km/h).</p> <p>Com esta ação pretende-se fomentar a usufruição de uma alternativa sustentável ao uso do transporte individual, potenciando a mobilidade suave e ativa, designadamente a ciclável, tal como preconizado pela tipologia de ação 1. “<i>Criação de ciclovias e infraestruturas para mobilidade suave</i>”, do objetivo específico RS02.8 do Açores 2030: “<i>Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono (FEDER)</i>”.</p>					
Maturidade	Reduzida (intenção)					
Indicadores de realização	RC058 – Infraestruturas dedicadas ao ciclismo apoiadas: 17,8 km					
Indicadores de resultado	RPR062 – População abrangida pelas ações apoiadas (15.000 pessoas) RCR64 – Utilizadores anuais de infraestruturas dedicadas ao ciclismo (60.835 utilizadores/ano)					
Cronograma previsual						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
				■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	
Estimativa de investimento	5.000.000,00 €					

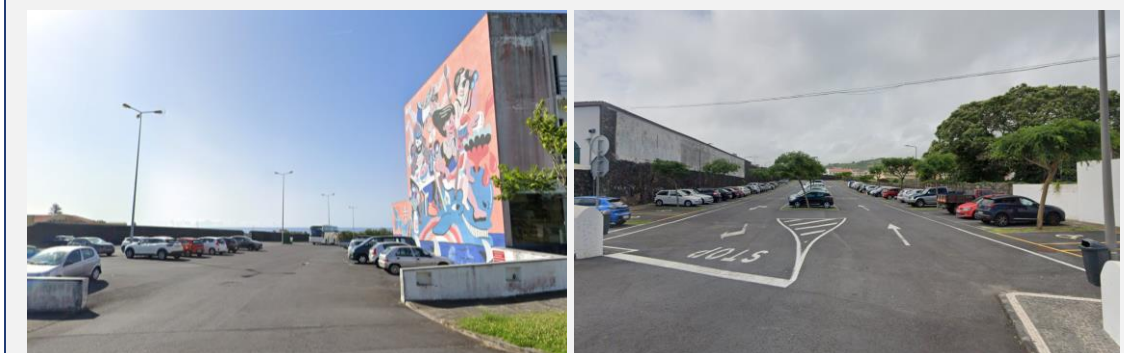
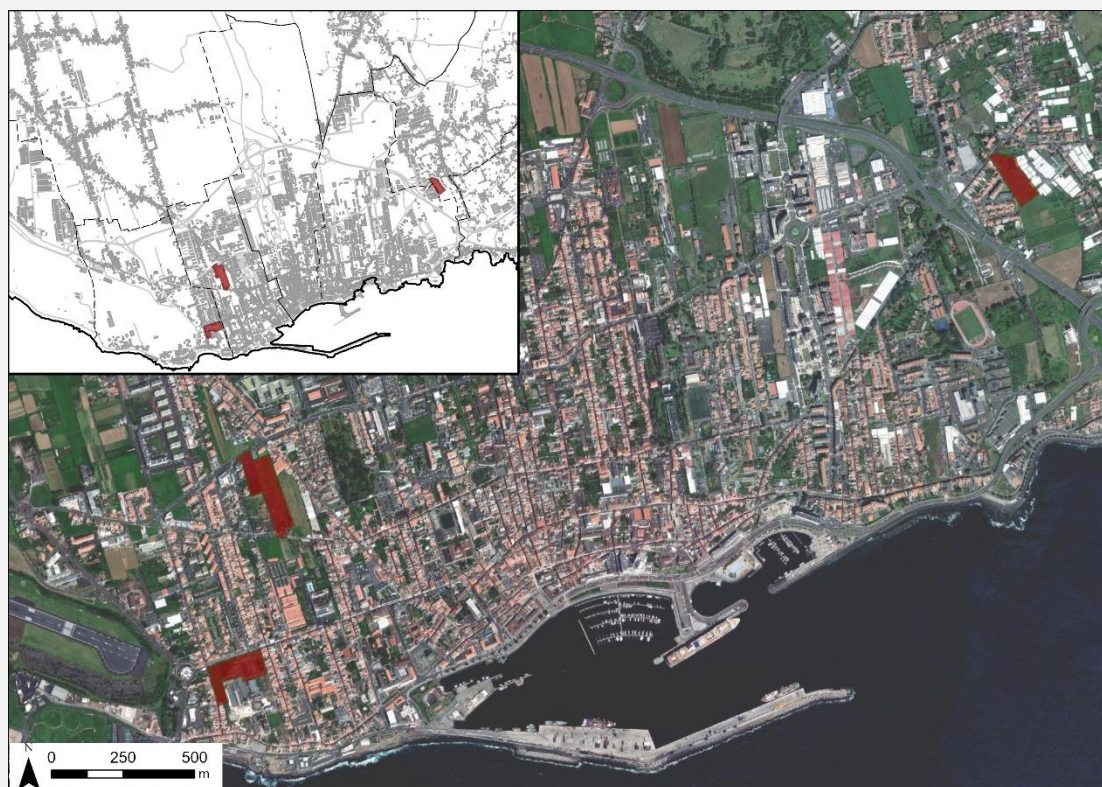
Designação da Ação	A2. Prolongamento da Avenida D. João III e ligação à Avenida João Bosco Mota Amaral
Entidade Promotora	Município de Ponta Delgada
Zona geográfica de intervenção	Cidade e centro tradicional
Tipologia de intervenção	Reabilitação e regeneração urbanas (IT)

Planta de localização



Designação da Ação	A3. Parques de estacionamento intermodal
Entidade Promotora	Município de Ponta Delgada
Zona geográfica de intervenção	Cidade e centro tradicional
Tipologia de intervenção	Mobilidade sustentável

Planta de localização

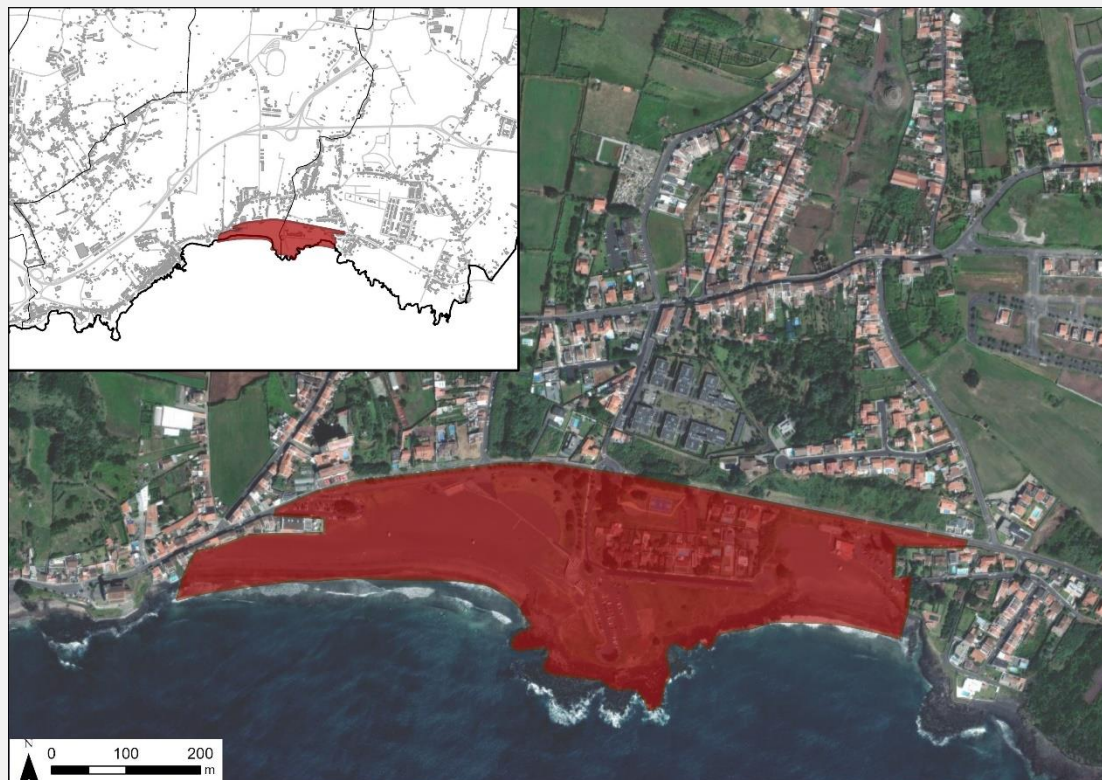


Objetivo	Criar três parques de estacionamento intermodal em diferentes localizações-chave para a promoção da mobilidade suave e ativa.					
Justificação	A valorização do centro histórico da cidade passará pela promoção da mobilidade suave e ativa, pelo que importa providenciar soluções que possam retirar os automóveis, prevenir o estacionamento abusivo e libertar espaço para soluções alternativas, tais como a criação de parques de estacionamento intermodal que estabeleçam a ligação com outros modos suaves de transporte.					
Descrição	<p>Na RAA e, por inerência, em Ponta Delgada, verifica-se uma grande dependência do transporte individual automóvel, o que requer a existência de soluções de estacionamento que permitam evitar a ocorrência de estacionamento abusivo. A presente ação prevê a criação de três parques de estacionamento intermodal em localizações-chave distintas, através dos quais se procurará promover a utilização de meios de transporte alternativos mais sustentáveis, designadamente de transporte público (autocarro) e dos modos suaves como bicicleta, trotinete e semelhantes.</p> <p>Esta ação, que se desenvolve em estreita articulação com a Ação 1, contempla a aquisição de um prédio em cada uma das localizações e respetiva intervenção urbanística em três pontos distintos: 1) a ponte, num terreno localizado no cruzamento da rua de Lisboa com a rua do Carvão (freguesia de Santa Clara); 2) a nascente, num terreno ladeado a norte pela rua do Loreto (freguesia de Fajã de Baixo); 3) nos dois parques de estacionamento independentes localizados na freguesia de São José e que estão ladeados pela Av. Antero de Quental, rua da Vitória, rua Direita de Santa Catarina e rua Dr. Luís de Ataíde: o parque da Madruga e o parque Rua Direita de Santa Catarina. Para este último caso, pretende-se conectar estes dois parques de estacionamento já existentes num só.</p> <p>Com esta ação, preconiza-se, deste modo, dotar estes espaços das infraestruturas necessárias para receber os utilizadores e se poderem constituir como uma plataforma intermodal. Para além da reconfiguração dos próprios estacionamentos, estas soluções deverão incluir toda a parte infraestrutural de apoio aos utilizadores de bicicletas, nomeadamente bicicletários que permitam os utilizadores deixar as suas bicicletas em condições de segurança, a colocação de painéis informativos sobre a rede ciclável existente no Município, bebedouros e pontos de reparação de bicicletas. Ademais, a presente Ação poderá contemplar a implementação de docas ou de <i>hotspots</i> (estações virtuais) para sistemas de bicicletas e/ou trotinetas de utilização partilhada, a serem promovidos pelo Município.</p>					
Maturidade	Reduzida (intenção)					
Indicadores de realização	RC058 – Infraestruturas dedicadas ao ciclismo apoiadas (2,1 km)					
Indicadores de resultado	RPR062 – População abrangida pelas ações apoiadas (10.496 pessoas) RCR64 – Utilizadores anuais de infraestruturas dedicadas ao ciclismo (9.558 Utilizadores/ano)					
Cronograma previsional						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
					■	■
Estimativa de investimento	3.000.000,00 €					

Parque de estacionamento intermodal (Nascente)	500.000,00 €
Parque de estacionamento intermodal (Poente)	500.000,00 €
Parque de estacionamento intermodal (Centro)	2.000.000,00 €
Total	3.000.000,00 €

Designação da Ação	A4. Reabilitação da área envolvente às praias das Milícias e Pópulo
Entidade Promotora	Município de Ponta Delgada
Zona geográfica de intervenção	Outras centralidades urbanas
Tipologia de intervenção	Reabilitação e regeneração urbanas (IT)

Planta de localização



Objetivo	Reordenar e requalificar a zona de interface entre as praias das Milícias e do Pópulo.					
Justificação	O atual aproveitamento do espaço existente entre as praias das Milícias e do Pópulo compromete a sua sensibilidade de um ponto de vista natural e paisagístico, pelo que o seu reordenamento e requalificação se afiguram imprescindíveis, devendo acautelar melhores condições de circulação e a criação de um espaço público de qualidade para o lazer.					
Descrição	<p>As praias das Milícias e do Pópulo constituem-se como zonas balneares de acrescida relevância para o concelho de Ponta Delgada, observando-se uma grande afluência por parte da população, particularmente no período de verão. Contudo, a zona ocupada pelos parques de estacionamento de apoio às praias convive com uma área naturalmente sensível e carece de um arranjo urbanístico que requalifique o local enquanto parque e espaço público de fruição e de serviços de apoio às atividades de lazer e balneares que ali se realizam.</p> <p>A presente Ação constitui-se como uma intervenção em dois sentidos: por um lado, visa proceder ao reordenamento e requalificação deste espaço litoral, com a introdução de um novo esquema e condições de circulação e de ordenamento do estacionamento mais consentâneas com as características deste local; por outro, preconiza a criação de um espaço público de maior qualidade no interface com a zona das praias, nomeadamente através da conceção de espaços de lazer equipados, que sirvam de apoio e valorizem as atividades que aqui se praticam.</p> <p>Esta ação articula-se com a criação de um percurso ciclável entre a avenida do Mar e as praias de São Roque e Milícias, permitindo a integração dos modos suaves de transporte no novo espaço requalificado e a intermodalidade com o transporte motorizado.</p>					
Maturidade	Elevada (Projeto de Execução)					
Indicadores de realização	RC0114 - Espaços abertos criados ou reabilitados em zonas urbanas (162.000,00 m2) RC074 - População abrangida por projetos no âmbito de estratégias de desenvolvimento territorial integrado (1.628 pessoas)					
Indicadores de resultado	RCR26 - Consumo anual de energia primária (nomeadamente: habitações, edifícios públicos, empresas, outros) (-11,2 MWh/ano) RPR062 - População abrangida pelas ações apoiadas (1.628 pessoas)					
Cronograma previsional						
	2025	2026	2027	2028	2029	20230
	■					
Estimativa de investimento	5.100.000,00 €					

Designação da Ação	A5. Requalificação do Largo da Casa do Povo de Sete Cidades
Entidade Promotora	Município de Ponta Delgada
Zona geográfica de intervenção	Outras centralidades urbanas
Tipologia de intervenção	Reabilitação e regeneração urbanas (IT)

Planta de localização



Objetivo	Requalificar o espaço público existente em torno da Casa do Povo de Sete Cidades, valorizando-o do ponto de vista urbano, ambiental, religioso e social.					
Justificação	Sendo um importante ponto a nível comunitário e turístico, o espaço circundante à Casa do Povo de Sete Cidades carece de um arranjo urbanístico consentâneo com a importância e a afluência ao local, tanto de um ponto de vista da sua fruição pedonal, equilíbrio socioambiental e segurança, como também da circulação viária.					
Descrição	<p>O espaço público existente nas imediações da Casa do Povo, na freguesia de Sete Cidades, sito ao Caminho das Ruas, apresenta-se como um local que requiere uma reinterpretação da sua disposição. Para além do referido equipamento com relevância social local, encontram-se nas suas imediações um coreto, a igreja de São Nicolau e a Capela do Divino Espírito Santo.</p> <p>Esta ação visa, deste modo, requalificar este espaço, dotando-o de outro tipo de condições urbanísticas que permitam aos moradores e visitantes desta importante artéria da freguesia uma experiência distinta do ponto de vista urbano, ambiental, religioso e social, apostando no reordenamento do circuito viário existente e na ampliação das áreas de permanência e de fruição pedonal, contribuindo para um ambiente urbano mais agradável, seguro e funcional.</p> <p>Esta ação constitui uma materialização da tipologia de intervenção 2 do Objetivo Específico RS05.1 do Açores 2030, por promover a “reestruturação das calçadas e a supressão de barreiras arquitetónicas à mobilidade pedestre” ao mesmo tempo que fomenta a “qualificação do espaço público, incluindo mobiliário urbano e a sinalização.”</p>					
Maturidade	Média (Estudo Prévio)					
Indicadores de realização	RC0114 – Espaços abertos criados ou reabilitados em zonas urbanas (1.775,00 m ²) RC074 – População abrangida por projetos no âmbito de estratégias de desenvolvimento territorial integrado (701 pessoas)					
Indicadores de resultado	RCR26 – Consumo anual de energia primária (nomeadamente: habitações, edifícios públicos, empresas, outros) (-1,3 MWh/ano) RPR062 – População abrangida pelas ações apoiadas (701 pessoas)					
Cronograma previsional						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
			■	■		
Estimativa de investimento	300.000,00 €					

Designação da Ação	A6. Requalificação de espaço público da rua da Canada/Ginetes
Entidade Promotora	Município de Ponta Delgada
Zona geográfica de intervenção	Outras centralidades urbanas
Tipologia de intervenção	Reabilitação e regeneração urbanas (IT)

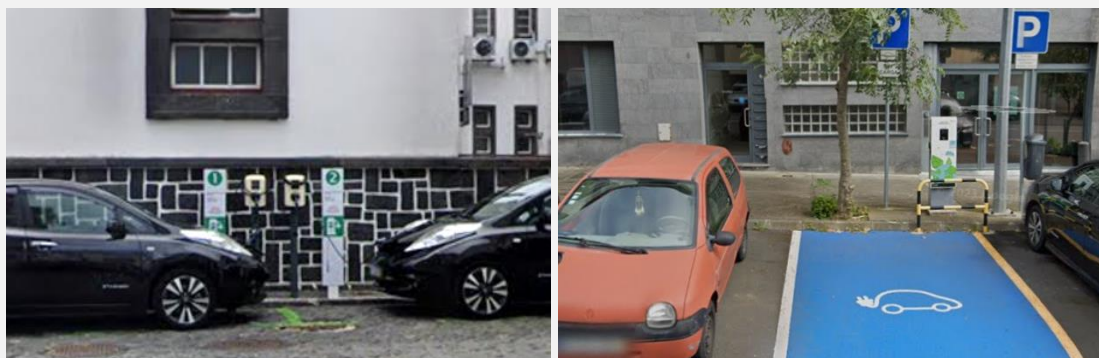
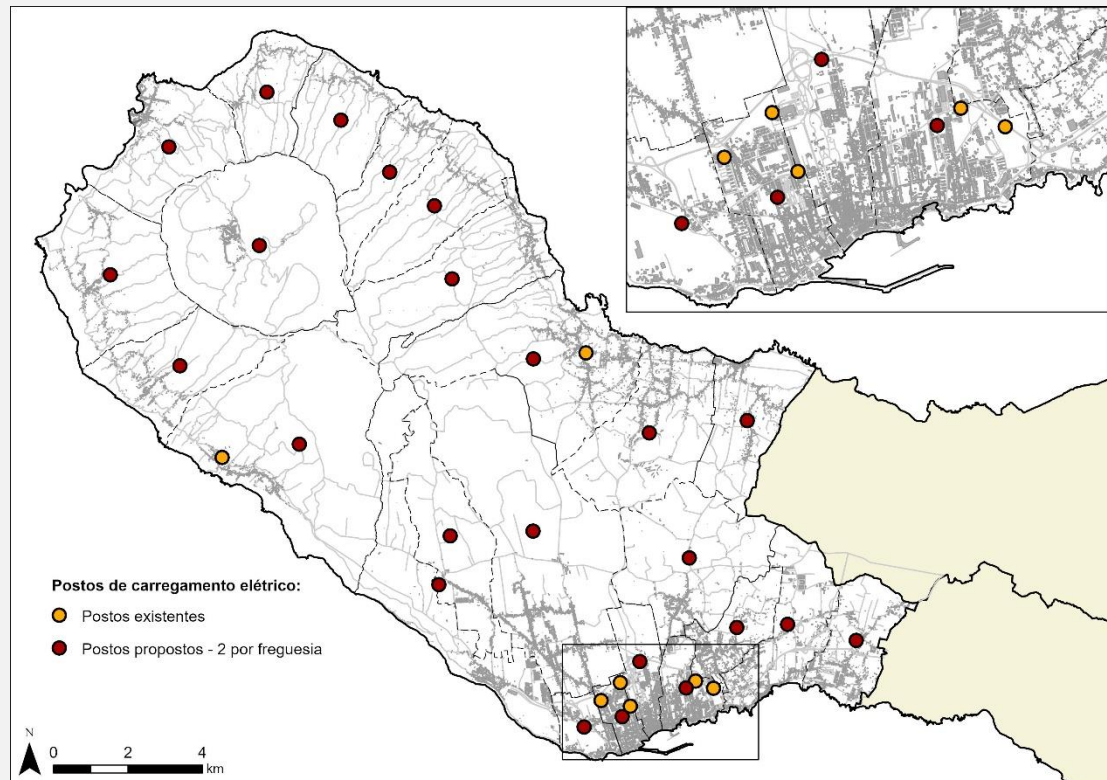
Planta de localização



Objetivo	Requalificar o espaço público existente em torno da Rua da Canada, nos Ginetes, valorizando-o do ponto de vista urbano, ambiental e social.					
Justificação	Estando o terreno municipal em causa ao abandono, é intenção do Município dotar este espaço de outras condições físicas face às atuais, providenciando aos residentes e visitantes da freguesia um espaço que lhes permita uma experiência distinta do ponto de vista urbano, ambiental e social.					
Descrição	<p>A presente ação considera um terreno municipal existente na freguesia de Ginetes, sito entre a E.R. 1 – 1A e a rua da Canada, que atualmente se encontra ao abandono. Esta ação preconiza a requalificação deste terreno, dotando-o de outro tipo de condições físicas, diferentes da sua situação atual, que permitam aos residentes e visitantes desta área uma experiência distinta do ponto de vista urbano, ambiental e social.</p> <p>Para tal, esta intervenção visará a criação de circuitos de fruição pedonal e, ao mesmo tempo, sublinhar e associar as funções sociais de lazer, convívio, manutenção física, fruição pedonal e permanência. Esta ação afigura-se como uma importante contribuição para o fomento de uma maior usufruição dos espaços públicos de proximidade e de convívio intergeracional, oferecendo, assim, um espaço que contribui para um ambiente urbano mais aprazível, seguro e que contribua para o orgulho da população local.</p> <p>Esta ação constitui uma materialização da tipologia de intervenção 2 do Objetivo Específico RS05.1 do Açores 2030, por fomentar a “reestruturação das calçadas e a supressão de barreiras arquitetónicas à mobilidade pedestre” e ao mesmo tempo promover a “qualificação do espaço público, incluindo mobiliário urbano e a sinalização.”</p>					
Maturidade	Média (Estudo prévio)					
Indicadores de realização	RC0114 – Espaços abertos criados ou reabilitados em zonas urbanas (3.640.00 m ²) RC074 – População abrangida por projetos no âmbito de estratégias de desenvolvimento territorial integrado (326 pessoas)					
Indicadores de resultado	RCR26 – Consumo anual de energia primária (nomeadamente: habitações, edifícios públicos, empresas, outros) (-2,0 MWh/ano) RPR062 – População abrangida pelas ações apoiadas (326 pessoas)					
Cronograma previsional						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
			■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■	
Estimativa de investimento						350.000,00 €

Designação da Ação	A7. Reforço da rede de postos de carregamento elétrico
Entidade Promotora	Município de Ponta Delgada
Zona geográfica de intervenção	Outras centralidades urbanas
Tipologia de intervenção	Mobilidade sustentável

Planta de localização

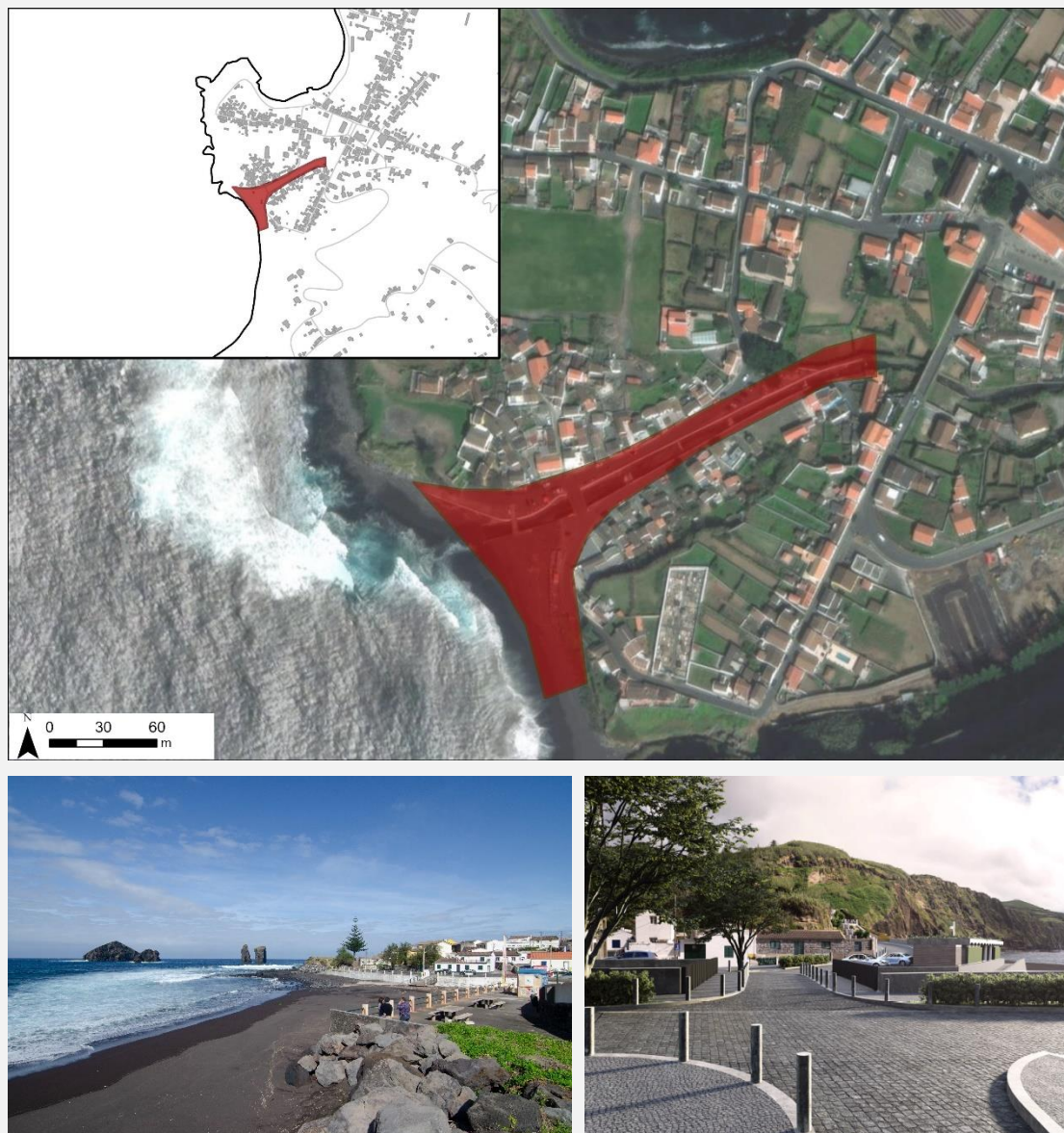


Objetivo	Reforçar a rede de postos de carregadores elétricos no concelho.					
Justificação	A aposta do Município na mobilidade urbana sustentável inclui a promoção da Mobilidade Elétrica, pelo que importa reforçar a rede de postos de carregamento elétrico do concelho, por forma a incentivar uma maior adoção de veículos elétricos por parte dos utilizadores que residem, trabalham e visitam Ponta Delgada, contribuindo para a descarbonização dos transportes.					
Descrição	<p>De acordo com o Plano de Mobilidade Sustentável para o concelho de Ponta Delgada (PMUS) e com o Portal da Energia da Direção Regional de Energia, existem atualmente 7 postos de carregamento de veículos elétricos de acesso público no concelho, dos quais 4 correspondem a postos de carregamento rápido, sendo que, no total, verifica-se a existência de 19 lugares para carregamento (11 de carregamento rápido e 8 de carregamento “normal”). A sua distribuição encontra-se essencialmente concentrada no centro urbano da cidade de Ponta Delgada, existindo apenas dois postos fora desta área, nomeadamente nas freguesias de Capelas e nas Feteiras.</p> <p>A presente Ação vai ao encontro das recomendações do PMUS e preconiza o reforço e extensão da rede de postos de carregamento de veículos elétricos à totalidade das freguesias do concelho, procurando promover a implementação da mobilidade elétrica e a adoção de veículos elétricos por parte de novos utilizadores. Desenvolvida em parceria com a Eletricidade dos Açores (EDA), serão implementados 2 novos postos de carregamento elétrico por freguesia, totalizando 48 novos postos.</p> <p>Esta intervenção assume-se como um contributo direto para a tipologia de ação 2 do Objetivo Específico RS02.8 do PO Açores 2030 “Expansão da rede de carregamento de veículos elétricos de acesso público”.</p>					
Maturidade	Reduzida (intenção)					
Indicadores de realização	RC059 - Infraestruturas para combustíveis alternativos (48 pontos de abastecimento/carregamento)					
Indicadores de resultado	RPR062 - População abrangida pelas ações apoiadas (67.229 pessoas)					
Cronograma previsional						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Estimativa de investimento					250.000,00 €	

Designação da Ação	A8. Aquisição de uma viatura de transporte coletivo de passageiros não poluente
Entidade Promotora	Município de Ponta Delgada
Zona geográfica de intervenção	Outras centralidades urbanas
Tipologia de intervenção	Mobilidade sustentável
	
Objetivo	Reforçar a frota Municipal de transportes coletivos com uma viatura elétrica.
Justificação	A aquisição de um autocarro elétrico permitirá reforçar a frota municipal de transportes coletivos com uma viatura não poluente face às alternativas a combustão, constituindo uma importante medida que contribuirá para a descarbonização dos transportes e para mobilidade urbana sustentável no concelho.
<p>Descrição</p> <p>O Plano de Mobilidade Sustentável para o concelho de Ponta Delgada (PMUS) tem como um dos seus Objetivos Estratégicos “Promover o uso de TP [transporte público] e a intermodalidade” (OE4), dentro do qual apresenta a linha de orientação LO 4.2 – “Reforçar a oferta de TP municipal”, onde são elencadas um conjunto de medidas que vão, na sua maioria, ao encontro da necessidade de reforçar a oferta de TP em diferentes locais do concelho. Ainda que o PMUS particularize alguns casos (Sete Cidades, Relva, zonas periféricas do Livramento, Candelária, Feteiras e Ginetes), é frisada a necessidade de criar novas carreiras, assim como horários adicionais às carreiras existentes.</p> <p>É neste âmbito que a presente Ação se afigura como de acrescida relevância, uma vez que irá reforçar a frota municipal de autocarros, contribuindo para a consecução desses objetivos traçados no PMUS. Ademais, importa realçar que, sendo a viatura elétrica, esta ação terá um impacto duplamente positivo no ambiente: por um lado, porque é mais um contributo para que a população possa escolher o TP em</p>	

Designação da Ação	A9. Reabilitação da área envolvente à praia dos Mosteiros
Entidade Promotora	Município de Ponta Delgada
Zona geográfica de intervenção	Outras centralidades urbanas
Tipologia de intervenção	Reabilitação e regeneração urbanas (IT)

Planta de localização



Objetivo	Reordenar e requalificar o espaço público envolto à Praia dos Mosteiros.					
Justificação	Não obstante ser um local com um enorme valor paisagístico, ambiental e turístico, a área envolta à Praia dos Mosteiros encontra-se em subaproveitamento da sua potencialidade, com um espaço público pouco qualificado e uma configuração adaptada à circulação automóvel, em detrimento da sua utilização pelo peão.					
Descrição	<p>Localizada na freguesia que lhe dá o nome, a Praia dos Mosteiros é uma zona com uma identidade própria e detentora de grande valor paisagístico e interesse turístico, particularmente pelo seu enquadramento singular, com a ribeira a desaguar no areal, ladeado por expressivas vertentes rochosas e os ilhéus em frente. No entanto, verifica-se que, atualmente, este local se encontra em subaproveitamento da sua real potencialidade, apresentando um espaço público pouco qualificado, na generalidade configurado e destinado à circulação automóvel, em detrimento do peão.</p> <p>A presente ação visa a requalificação e o reordenamento do espaço público associado a esta praia, contemplando a reconfiguração do traçado viário e do perfil das vias, assim como a revisão da interligação com as vias existentes, a definição dos percursos pedonais e zonas de lazer, bem como o enquadramento paisagístico da zona da linha de água e a reformulação da estrutura de equipamentos de apoio à zona balnear, configuradas de acordo com as atuais orientações e normas regulamentares para um equipamento desta natureza.</p> <p>Com esta intervenção, preconiza-se a valorização ambiental, urbanística e turística desta zona balnear, promovendo um maior equilíbrio entre a zona a intervencionar e as características da envolvente e potenciando a vivência e singularidades do local a intervir.</p>					
Maturidade	Média (Projeto de licenciamento a decorrer; apresentado Estudo Prévio)					
Indicadores de realização	RC0114 - Espaços abertos criados ou reabilitados em zonas urbanas (9.464.00 m ²) RC074 - População abrangida por projetos no âmbito de estratégias de desenvolvimento territorial integrado (488 pessoas)					
Indicadores de resultado	RCR26 - Consumo anual de energia primária (nomeadamente: habitações, edifícios públicos, empresas, outros) (-5,3 MWh/ano) RPR062 - População abrangida pelas ações apoiadas (488 pessoas)					
Cronograma previsional						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	■	■				
Estimativa de investimento	2.000.000,00 €					



7. Governança, acompanhamento e avaliação

7. Governação, acompanhamento e avaliação

7.1 Modelo de governação

O PABT de Ponta Delgada corresponde a um instrumento estratégico de âmbito local, promovido e liderado pelo Município, cuja elaboração e implementação pressupõem a adoção de mecanismos de participação e envolvimento da comunidade e dos seus diferentes atores.

No que concerne à implementação do PABT, esta assenta num modelo de governação capaz de garantir a operacionalização do quadro estratégico definido, num processo que deverá implicar o envolvimento da população, assim como de outras entidades e atores presentes no território, nomeadamente as juntas de freguesia, as entidades da administração regional com tutela/interesse sobre os espaços a intervir (e.g. Estradas Regionais), e as associações empresariais e de desenvolvimento local. A operacionalização do PABT, com a consequente execução do conjunto de investimentos, implicará que o Município, enquanto entidade promotora, estabeleça uma estrutura de governança que garanta bons níveis de exequibilidade da estratégia e de articulação com as entidades e parceiros envolvidos (Figura 31).



Figura 31. Estrutura de governação do PABT

Fonte: SPI

O Município deverá assumir o papel de coordenação do PABT, assegurada pelo executivo municipal, com as seguintes responsabilidades:

- Coordenação geral, supervisão e acompanhamento da implementação das ações;
- Mobilização das potenciais entidades parceiras;
- Acompanhamento da implementação e avaliação geral de resultados.

A operacionalização e acompanhamento do PABT contará com o apoio da equipa técnica municipal. Esta equipa, constituída por técnicos de diversas áreas funcionais e valências, deverá assumir as seguintes responsabilidades:

- Planeamento das ações e desenvolvimento dos respetivos projetos;
- Elaboração de candidaturas do Município ao Açores 2030 para o financiamento das ações a desenvolver no período 2024-2030;
- Articulação técnica e operacional com as entidades executoras e apoio na identificação e envolvimento das entidades competentes e parceiros;
- Organização e dinamização de reuniões de operacionalização e acompanhamento;
- Acompanhamento da implementação das ações;
- Monitorização anual e avaliação da implementação do PABT.

Sempre que possível, a implementação do Plano de Ação deverá apoiar-se em parcerias estratégicas, sejam elas entidades privadas ou públicas. O estabelecimento destas parcerias permitirá, por um lado, implementar as ações previstas, e por outro lado, facilitar a sustentação futura das mesmas, permitindo que os efeitos destas não se esgotem na sua implementação. Do mesmo modo, é imperativo envolver a população local na implementação da estratégia, assegurando a sua participação ativa na execução dos projetos.

7.2 Experiência do promotor e parceiros envolvidos

Enquanto entidade promotora e coordenadora do presente PABT, o Município de Ponta Delgada possui já uma vasta experiência na execução de projetos cofinanciados. Entre estes, elencam-se:

- (i) As diferentes operações desenvolvidas e candidatas no âmbito do PO Açores 2020, tais como o “PDL Sm@rt Governance” (ACORES-02-0550-FEDER-000010); a “Modernização do Mercado da Graça” (ACORES-06-2316-FEDER-000059); o “Programa de Gestão Ambiental de Ponta Delgada – Resíduos Urbanos (ACORES-06-1911-FEDER-000004); ou ainda, a “Requalificação da Via Marginal no troço de Santa Clara” (ACORES-06-2316-FEDER-000011).
- (ii) As candidaturas efetuadas ao abrigo do Programa de Desenvolvimento Rural da Região Autónoma dos Açores (PRORURAL+), nomeadamente no plano dos serviços básicos, das infraestruturas turísticas e de lazer, dos investimentos associados ao património cultural e natural e de sensibilização ambiental;
- (iii) A implementação de medidas ao abrigo do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), destacando-se a concretização dos Bairros Comerciais Digitais, no centro histórico da cidade de Ponta Delgada.

Adicionalmente ao papel e experiência do Município de Ponta Delgada, salienta-se a colaboração com entidades locais para a consecução das ações preconizadas no presente PABT, destacando-se as seguintes:

- Juntas de Freguesia – sendo a sua área de atuação indissociável da promoção da qualidade de vida dos seus habitantes e desenvolvimento dos territórios, importa envolver estas entidades, particularmente pelo seu conhecimento detalhado de atuação local;
- EDA – Eletricidade dos Açores – enquanto entidade responsável pela produção, distribuição e comercialização de energia elétrica no arquipélago dos Açores, o seu envolvimento é imprescindível, particularmente nas ações que envolvam intervenções do domínio da energia elétrica;
- Empresas locais de transporte – uma vez que um dos desígnios do presente PABT passa pela promoção da mobilidade sustentável – a qual incluirá, necessariamente, o reforço do transporte público – é imprescindível envolver os promotores locais na área dos transportes, por forma a conceber e concretizar medidas duradouras e sustentáveis.

7.3 Mecanismos de acompanhamento e avaliação

O modelo de acompanhamento, monitorização e avaliação assenta num acompanhamento próximo e regular da implementação dos vários projetos, permitindo aferir a sua pertinência e

eficácia e identificar aspetos críticos e desvios, de modo a introduzir os necessários ajustes e correções em tempo útil. Este deverá ser um processo dinâmico e partilhado, entre o Município e a Autoridade de Gestão do Açores 2030, de acordo com o modelo de governança anteriormente definido. Com efeito, propõem-se os seguintes mecanismos de acompanhamento e avaliação:

Tabela 11. Mecanismos de acompanhamento, monitorização e avaliação das ações

Reuniões	
Reuniões de coordenação	Acompanhamento de proximidade entre o executivo municipal e a equipa técnica no planeamento, preparação/agilização de contexto e decisão. As reuniões deverão assumir um carácter trimestral.
Reuniões de operacionalização e acompanhamento	Implementação das ações definidas, tendo presente o necessário ajustamento dos objetivos, assim como da programação física e financeira das ações. Estas reuniões deverão ter um carácter semestral, e deverão englobar o executivo municipal e a equipa técnica municipal.
Reuniões de monitorização de resultados	Avaliação da estratégia definida e da realização das ações, face aos objetivos definidos e metas propostas. Nestas reuniões deverão ser produzidas recomendações que visem a otimização da estratégia, por forma a melhorar os seus resultados e impactos. Estas reuniões têm um carácter anual, e deverão envolver o executivo municipal, a equipa técnica municipal e a Autoridade de Gestão do PO Açores 2030.
Sessões e dinâmicas de mobilização cívica	
Ferramentas online	Disponibilização nos canais de comunicação do Município de informação relativa ao PABT, nomeadamente as ações a desenvolver e os resultados alcançados.
Sessões participativas	Realização de sessões participativas (e.g. ciclo de debates, <i>workshops</i>), abertas à comunidade ou direcionadas para públicos específicos, com o objetivo de recolher contributos para eventuais ajustes do quadro estratégico, assim como potenciar o desenvolvimento de parcerias estratégicas no âmbito da operacionalização do PABT.

A monitorização do PABT deve ser realizada ao longo do período de vigência e de implementação do quadro estratégico, tendo por base os mecanismos anteriormente identificados e os indicadores e metas resultantes do(s) Aviso(s) de abertura das candidaturas.

O modelo definido de monitorização e avaliação permitirá a possibilidade de rever e estabelecer novos objetivos e ações, de acordo com uma avaliação fundamentada dos resultados obtidos no decorrer da implementação do PABT e das condições facultadas pelo Açores 2030 para este efeito (Figura 32).



Figura 32. Modelo de monitorização e avaliação

Fonte: SPI

