

PARTIDO
LIBERAL SOCIAL
AUTÁRQUICAS 2025



PROGRAMA ELEITORAL



PORTO

AGENTES DE MUDANÇA

PARTIDO
LIBERAL SOCIAL

WWW.PARTIDOLIBERALSOCIAL.PT

DESCENTRALIZAÇÃO

Queremos um país em que cada município seja mais autónomo, mais responsável e mais próximo dos cidadãos.

Queremos cidades que cuidem da sua gente, que criem condições para a prosperidade e que respeitem a liberdade de todos.

Queremos um Portugal em que descentralização signifique mais democracia, mais participação e mais confiança.



ÍNDICE

01 INTRODUÇÃO

02 DESCENTRALIZAÇÃO

03 PROGRAMA - PORTO

MUNICIPALIZAÇÃO - O PODER PRÓXIMO DOS CIDADÃOS

MOBILIDADE - VISÃO DE CIDADE DE 15 MINUTOS

HABITAÇÃO - MAIS HABITAÇÃO PARA OS PORTUENSES

SEGURANÇA - UM PORTO MAIS SEGURO

QUALIDADE DE VIDA - UM PORTO PARA AS PESSOAS

04 MUNICIPALISMO

05 PARTIDO LIBERAL SOCIAL



INTRODUÇÃO

Somos um partido reconhecido há apenas 6 meses, pelo Tribunal Constitucional, em 11 de março de 2025, mas profundamente convicto de que a nossa juventude é uma vantagem.

A participação nestas eleições é um marco essencial para o Partido Liberal Social, não apenas pela oportunidade de apresentarmos as nossas propostas, mas sobretudo por acreditarmos que **é urgente renovar o municipalismo em Portugal apostando na descentralização clara de poderes e verbas.**

Portugal é hoje um país que, apesar da sua riqueza histórica, cultural e humana, permanece prisioneiro de um modelo centralista e burocrático que limita a vitalidade das comunidades locais. O Estado concentra demasiado poder em Lisboa, decide de forma distante e lenta, e condiciona a capacidade das autarquias responderem aos problemas concretos das pessoas.

O resultado é visível: desigualdades regionais persistentes, dependência excessiva das transferências centrais, falta de autonomia para inovar, e uma desconfiança crescente dos cidadãos em relação às instituições democráticas.

O Partido Liberal Social nasce com a convicção de que a transformação de Portugal tem de começar pela base: pelos municípios, pelas freguesias, pelas comunidades locais. Acreditamos que só um poder político próximo das pessoas, transparente, responsável e autónomo pode criar soluções eficazes para os desafios do século XXI. O municipalismo não é apenas uma forma de administração territorial; é, para nós, uma filosofia de democracia viva, que devolve às pessoas a possibilidade de moldar o seu futuro.

Por isso, apresentamos este programa autárquico com uma perspectiva dupla. Por um lado, é um programa geral de visão municipalista, aplicável a qualquer autarquia que queira assumir uma governação liberal social — centrada na liberdade individual e na responsabilidade comunitária.

Por outro lado, é também um programa concreto para o concelho do **Porto**.

PARTIDO LIBERAL SOCIAL AUTÁRQUICAS 2025



A nossas candidaturas nestas autárquicas são ao Porto e a Gaia, não como um gesto simbólico, mas sim estratégico. Estes municípios partilham problemas estruturais: mobilidade caótica, pressão sobre a habitação, desigualdades sociais, degradação ambiental, mas também oportunidades únicas: dinamismo económico, juventude empreendedora, localização atlântica privilegiada. **Aqui, mais do que em qualquer outro lugar, é evidente que a cooperação metropolitana, a descentralização e a inovação política podem transformar a vida dos cidadãos.** Queremos que o **Porto e Gaia** sejam laboratórios vivos de um novo modelo de governação: mais próximo, mais ágil, mais livre e mais justo.

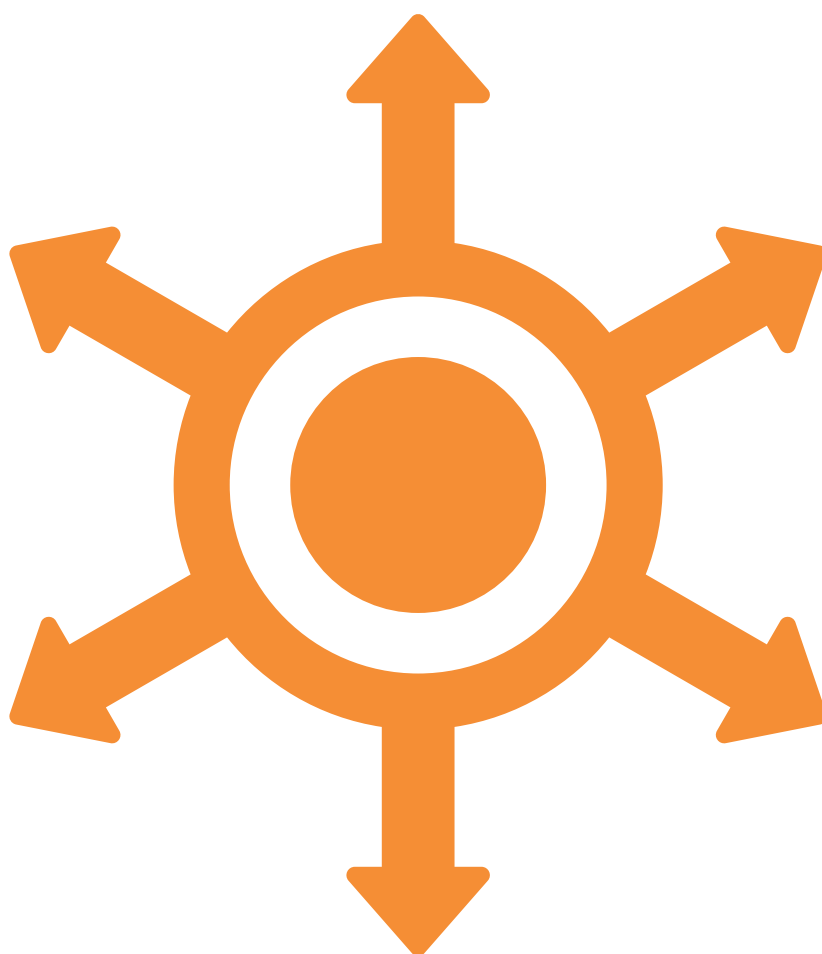
O PLS defende um caminho de reforma que alia o espírito de liberdade à exigência de responsabilidade. Ser liberal social significa acreditar na capacidade criadora das pessoas e das comunidades, ao mesmo tempo que se reconhece a necessidade de políticas públicas que promovam coesão e solidariedade.

Este programa eleitoral não pretende ser um catálogo de promessas irrealistas. É antes um guião de princípios e propostas, enraizado nos valores da liberdade, da dignidade humana e da transparência.

Queremos um país em que cada município seja mais autónomo, mais responsável e mais próximo dos cidadãos. Queremos cidades que cuidem da sua gente, que criem condições para a prosperidade e que respeitem a liberdade de todos. **Queremos um Portugal em que descentralização signifique mais democracia, mais participação e mais confiança.**

O PLS apresenta-se assim às eleições autárquicas de 2025 com a firme convicção de que o futuro começa aqui: **no Porto, nas comunidades locais que ousarem acreditar que é possível fazer diferente.**

DESCENTRALIZAÇÃO



DESCENTRALIZAÇÃO

Portugal é hoje um dos países mais centralizados da Europa e da OCDE. Estudos recentes, como o Índice de Descentralização do Comité das Regiões da União Europeia, confirmam esta realidade: **apenas cerca de 15% da despesa pública é local ou regional, quando a média da OCDE é 3 vezes superior.** Esta concentração excessiva de poder e de recursos em Lisboa bloqueia o desenvolvimento equilibrado do território, agrava as assimetrias sociais e económicas e torna o Estado menos eficiente e mais distante dos cidadãos.

As consequências são claras e sentidas no quotidiano. **O centralismo traduz-se em atrasos em obras públicas, rigidez na gestão da educação, da saúde, da habitação e dos transportes, ausência de políticas ajustadas às realidades locais e falta de meios para respostas rápidas em situações de emergência.** Mais grave ainda, este modelo afasta os cidadãos da política, alimenta a abstenção e gera um sentimento de impotência democrática.

O Partido Liberal Social defende que a descentralização é condição essencial para o desenvolvimento económico, social e democrático de Portugal.

Ser liberal social significa acreditar na liberdade de cada comunidade encontrar o seu caminho, ao mesmo tempo que se garante coesão territorial e solidariedade entre regiões. Queremos um país em que todas as regiões possam desenvolver o seu potencial, combater a desertificação do interior e criar novas oportunidades de vida, trabalho e investimento.

Os países com maior descentralização — como a Suíça, a Alemanha, os Países Baixos ou a Dinamarca — demonstram que quando os níveis locais e regionais têm recursos e autonomia conseguem responder melhor às necessidades dos cidadãos, inovar nas políticas públicas e reduzir desigualdades.

Portugal precisa de dar este passo com coragem e visão de futuro.



A descentralização implica três pilares fundamentais: Autonomia financeira, Competências claras e efetivas e Responsabilidade democrática.

Estes princípios devem traduzir-se em medidas concretas, entre as quais destacamos:

- **Reformar a Lei das Finanças Locais**, atribuindo uma percentagem muito superior da receita fiscal nacional às autarquias e regiões, com critérios transparentes e objetivos de coesão territorial;
- **Transferência efetiva de competências** em áreas como a educação, a saúde, a habitação e os transportes, acompanhadas dos recursos humanos e financeiros necessários;
- **Criação de Planos Regionais ou Intermunicipais de Desenvolvimento**, obrigatórios e participados, com metas anuais e financiamento plurianual, ligando ordenamento do território a estratégias económicas e sociais locais;
- **Definição de polos regionais de investimento**, articulados com a rede de ensino superior e com estratégias de desenvolvimento económico;
- **Cooperação metropolitana e intermunicipal** para responder a desafios comuns em áreas urbanas;
- **Deslocalização gradual de serviços do Estado central**, reforçando a relevância nacional de todos os distritos;
- **Implementação de um Índice Anual de Descentralização e Desenvolvimento Regional**, para medir resultados e prestar contas.

A descentralização é a chave para libertar o potencial das nossas cidades, vilas e freguesias. Com descentralização, abrimos caminho a um país mais livre, mais coeso e mais desenvolvido — onde a proximidade, a autonomia e a responsabilidade transformam a política numa realidade vivida no dia a dia dos cidadãos.



ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

A Área Metropolitana do Porto: motor regional de um país mais descentralizado

A Área Metropolitana do Porto (AMP) é o segundo grande centro urbano do país e uma das regiões de maior dinamismo económico, cultural e social. Com quase dois milhões de habitantes, integra onze concelhos que partilham laços históricos, geográficos e económicos.

A sua centralidade no Norte de Portugal torna-a não apenas um polo urbano, mas também um motor de coesão territorial e desenvolvimento para toda a região.

Para o liberalismo social, a AMP deve ser encarada como uma plataforma de equilíbrio entre inovação, qualidade de vida e igualdade de oportunidades. A sua vocação industrial e empreendedora, a par de uma rede crescente de universidades, centros tecnológicos e culturais, oferece as bases para um modelo de crescimento sustentável, competitivo e aberto ao futuro.

Contudo, o país continua excessivamente centralizado em Lisboa, tanto na decisão política como na concentração de investimento público. A AMP, enquanto metrópole policêntrica e interligada ao Minho, Douro e Trás-os-Montes, pode e deve assumir um papel estratégico na descentralização nacional.

Defendemos uma governação metropolitana reforçada, com maior autonomia administrativa e financeira, capaz de planear transportes, habitação, ambiente e economia de forma integrada e eficaz.



O futuro da Área Metropolitana do Porto passa também pela valorização das ligações externas: a ligação ferroviária de alta velocidade ao norte é essencial, assim como a modernização do aeroporto Francisco Sá Carneiro e do porto de Leixões, fundamentais para a projeção internacional da região. A cooperação com a Galiza, numa lógica de euro-região, é igualmente estratégica para ampliar oportunidades económicas e culturais.

Uma visão liberal social para a AMP coloca as pessoas no centro: garantir serviços públicos de qualidade, estimular a mobilidade sustentável, apoiar a inovação empresarial, promover a cultura e reforçar a coesão territorial.

O Porto e a sua área metropolitana são um eixo essencial para um Portugal mais descentralizado, equilibrado e justo.

A Área Metropolitana do Porto é uma sub-região portuguesa situada no noroeste do país, pertencendo à região do Norte. Tem uma extensão total de 2.040 km², 1.737.395 habitantes em 2021 e uma densidade populacional de 844 habitantes por km².

Está composta por 17 municípios e 173 freguesias (208 após as autárquicas 2025), sendo a cidade do Porto a cidade administrativa e o principal núcleo urbano da sub-região. Com 231.962 habitantes na sua área urbana, é a maior cidade e o segundo maior município da Área Metropolitana do Porto, a seguir de Vila Nova de Gaia com 304.149 habitantes.

Fonte Wikipédia



PROGRAMA

Porto.

CABEÇAS DE LISTA - PORTO



Luís Tinoco Azevedo
Câmara do Porto

Formado em Economia pela Universidade do Minho. Trabalhou em diversas empresas multinacionais em Portugal, Espanha e nos Países Baixos, nas áreas de trading, logística e gestão de operações. Vive e trabalha no Porto onde ajuda diferentes organizações na sua transformação digital.

Isabel Fidalgo

Assembleia Municipal do Porto

Psicóloga clínica e investigadora, doutoranda em Psicologia na Universidade do Porto, interessada na participação ativa de crianças na investigação, explorando abordagens de ciência cidadã. Colabora numa Instituição de ensino superior na área das tecnologias, onde lidera o Departamento de Psicologia da Saúde e Bem-estar.



Por um Porto mais Liberal, Social e Ecológico

Queremos um Porto que seja uma referência europeia em liberdade, qualidade de vida e sustentabilidade. Um Porto governado com proximidade, onde as decisões são tomadas mais perto das pessoas, de forma transparente e com responsabilidade.

Um Porto mais Liberal, onde as instituições locais são fortes, a iniciativa individual é valorizada e os recursos públicos são usados de forma eficiente, para criar crescimento económico sustentado e inovação.

Um Porto mais Social, que defende a igualdade de oportunidades, promove habitação acessível, educação de qualidade e serviços de saúde de proximidade, para todos os munícipes.

Um Porto mais Ecológico, que cuida do espaço público, aposta na mobilidade limpa e eficiente, protege o ambiente e cria uma cidade mais saudável e preparada para o futuro.

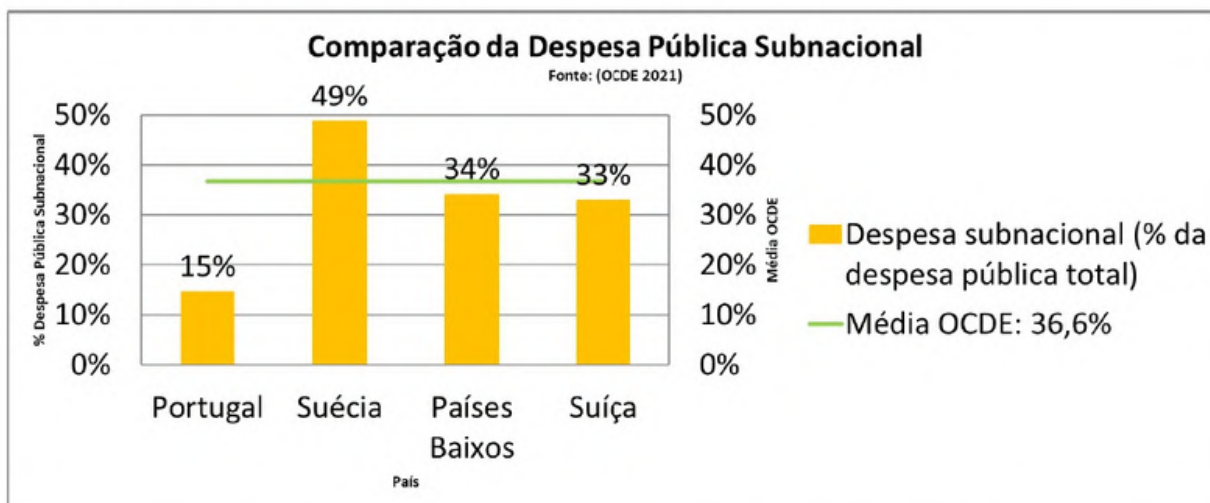
A nossa visão é simples: transformar o Porto num lugar onde todos possam viver melhor: uma cidade que respeita quem cá nasceu, acolhe quem chega e dá às novas gerações razões para aqui ficar.

5 PILARES ESTRATÉGICOS

- **Descentralização e Municipalização** - A **descentralização é fundamental** para o futuro de Portugal. O seu adiamento e o modelo de descentralização, que mantêm o baixo escrutínio dos cidadãos, são das principais causas da nossa estagnação.
- **Mobilidade** - O Porto como uma **cidade de 15 minutos**, onde cada pessoa encontra a 15 minutos de casa tudo o que precisa para viver bem: trabalho, escola, saúde, espaços verdes, cultura e desporto.
- **Habitação** - Conjugando esforços do sector público, privado e cooperativo iremos transformar o Porto numa cidade onde cada estudante, jovem ou família possa encontrar uma **casa acessível e integrada na cidade**.
- **Segurança** - Queremos **um Porto mais seguro**, com policiamento de proximidade, melhor iluminação e dados transparentes sobre criminalidade, para que cada cidadão se sinta protegido no seu bairro e confie na sua cidade.
- **Qualidade de Vida** - **Um Porto para as pessoas**, com praças vivas, espaços verdes acessíveis e equipamentos culturais e desportivos próximos, onde a qualidade de vida se sente em cada bairro.

Descentralização e Municipalização - o poder próximo dos cidadãos

Acreditamos que **o poder deve estar mais próximo das pessoas**. Hoje, Portugal continua a ser um dos países mais centralizados da Europa, com decisões cruciais sobre educação, saúde, transportes ou urbanismo a serem tomadas longe da realidade local. Essa distância gera ineficiências, desperdícios e frustração.



A nossa visão é clara: reforçar o papel dos municípios e das comunidades intermunicipais como verdadeiro centro da democracia e da governação de proximidade, dotando-os de meios financeiros e humanos adequados. Sabemos que a regionalização proposta pelos partidos tradicionais pretende passar o poder para um subgrupo de governantes não eleitos, nomeados pelo governo central e com baixo escrutínio, ou seja, esta é uma forma disfarçada de manter o poder de tomada de decisão em Lisboa. Discordamos dessa visão de descentralização. Queremos aproximar o poder de quem tem a informação para melhor decidir. Propomos a municipalização.

Com a municipalização, damos mais poder aos municípios, mais eficiência aos serviços e mais voz aos munícipes. Queremos um Porto mais próximo dos cidadãos, mais ágil e mais democrático. Para isso, propomos:

1. **Aumentar a despesa local para 30% do orçamento total do estado**, aproximando Portugal dos restantes países da OCDE
2. **Transferir competências** das Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDRs) para as Comunidades Intermunicipais (CIM), ou seja, **da CCDR Norte para a Área Metropolitana do Porto**

3. **Transferir a nomeação dos cargos dirigentes das empresas intermunicipais do Governo Central para a Área Metropolitana do Porto e passar a fazê-lo por concurso público internacional**, aumentando o foco da nomeação na competência técnica e mérito e diminuindo a componente de simpatia partidária
4. Criação de uma **Entidade independente para a seleção de cargos de gestão nas empresas municipais** colocando a ênfase na competência técnica e no mérito, por oposição à cor partidária
5. Agilizar a **transferência de competências, junto do Governo Central, nas áreas da Saúde e Educação**

Mobilidade - visão de cidade de 15 minutos

A “cidade 15 minutos” é um modelo urbano que procura organizar a vida local de forma mais próxima e prática. O princípio é simples: cada cidadão deve poder aceder, em menos de um quarto de hora a pé, ou de bicicleta, ou transporte públicos, aos serviços e funções essenciais do dia-a-dia — trabalho, comércio, escola, saúde, lazer, cultura e espaços verdes.

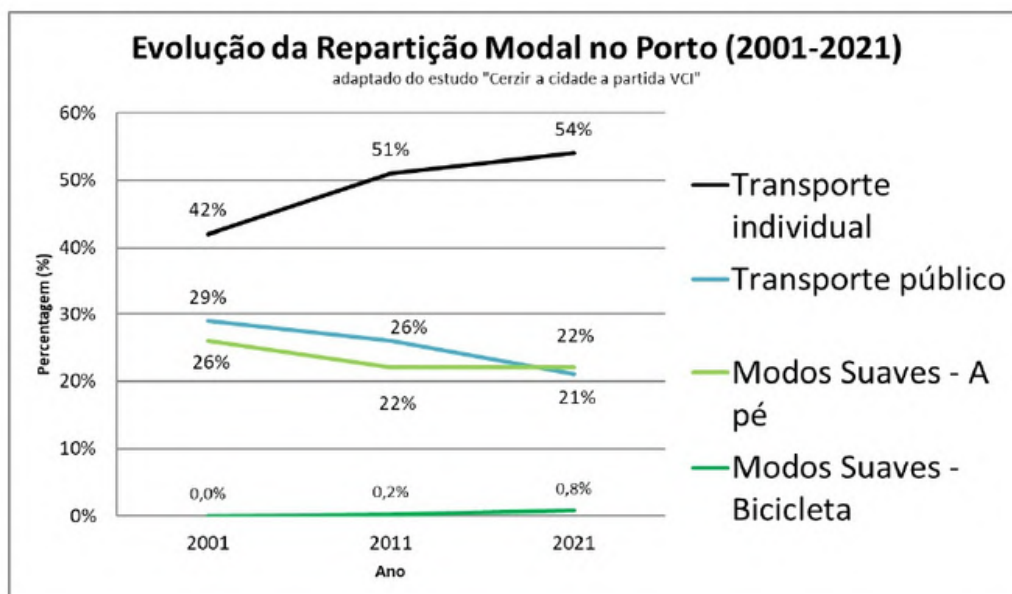
Este conceito responde ao desafio de reduzir deslocações longas e dependência excessiva do automóvel, melhorando a qualidade de vida, diminuindo a poluição e aumentando a vitalidade económica dos bairros.

Aplicar este modelo ao nosso município significa promover uma rede de proximidade: escolas e centros de saúde bem distribuídos, transportes públicos eficientes, comércio local ativo, espaços culturais e desportivos acessíveis, ruas seguras e infraestruturas para mobilidade suave. Não se trata de isolar freguesias, mas de lhes dar mais autonomia funcional e atratividade, reforçando a coesão do concelho.

A “cidade 15 minutos” é, assim, uma estratégia para valorizar o tempo das pessoas, aproximar serviços e revitalizar a economia local.

Modos Suaves - Peões - uma cidade segura para caminhar

O Porto precisa de recuperar a sua dimensão de cidade pedonal, **caminhar deve ser seguro, confortável e acessível para as pessoas de todas as idades.**

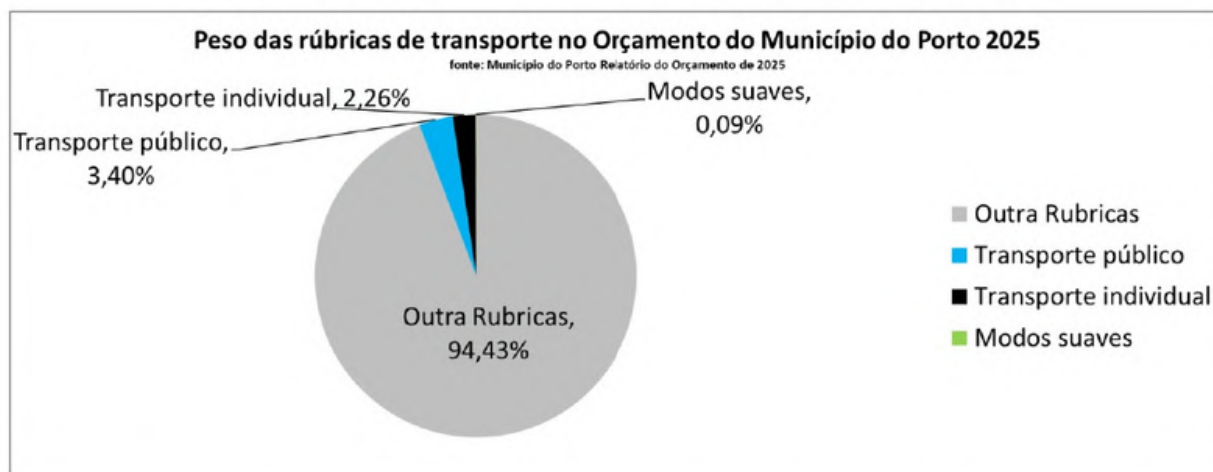


Apostamos em passeios amplos, passeadeiras seguras e projetos como "Praças para as Pessoas", que transformam o espaço urbano em locais de encontro intergeracional e aumentam a qualidade de vida.

6. Aumentar o orçamento da CMP para a mobilidade suave pedonal dos atuais 0.1% para 1%, de forma a **transformar o Porto numa verdadeira cidade que caminha**.
7. Implementação de uma estratégia clara de **segregação entre ruas e estradas**:
 - a. **Ruas (prioridade para as pessoas e vida de bairro)**:
 - i. Velocidade automóvel reduzida
 - ii. Passadeiras elevadas e zonas de atravessamento acessíveis com pilaretes nos seus limites, de modo a impedir o acesso ao passeio por veículos e o estacionamento indevido
 - iii. Espaço público multifuncional (esplanadas, árvores, bancos, ciclovias integradas)
 - iv. Limitação em certos horários de circulação de veículos pesados em ruas residenciais
 - v. Sinalização horizontal e vertical junto a todas as escolas, incluindo a criação de passagens para peões
 - b. **Estradas (prioridade ao tráfego motorizado)**:
 - i. Limite de velocidade adaptado ao perfil da via
 - ii. Vias dedicadas a autocarros e tecnologia de semáforos inteligentes para reduzir o congestionamento
 - iii. Manutenção adequada da sinalização e iluminação para segurança
 - iv. Zonas de travessia pedonal em locais segregados e sinalizados

Modos Suaves - Bicicletas - construir as infraestruturas que faltam

Queremos a **bicicleta como uma alternativa real e segura para deslocações quotidianas**. A bicicleta representa um enorme potencial de transformação na mobilidade urbana, mas tem sido completamente negligenciada como se pode constatar pela alocação de meios no orçamento da CMP de 2025.



Propomos um investimento estruturado na rede ciclável, segregada e segura, acompanhada de ligações intermunicipais. Para isso, é necessário:

8. **Reequilibrar o orçamento camarário aumentando a rubrica da mobilidade suave dos atuais 0,1% para 1%** e libertando recursos para construir uma rede efetiva de ciclovias na cidade
9. **Mapear e ligar ciclovias efetivas** (segregadas e seguras por oposição à pintura de bicicletas no pavimento)
10. Promover a criação de uma **rede de ciclovias intermunicipais**, usando a Transportes Metropolitanos do Porto como instrumento coordenador
11. Com a revisão da dotação orçamental, **implementar o plano municipal de ciclovias** usando por base o documento de 2014 da CMP "rede de circuitos cicláveis caso do porto". Reproduzimos aqui um dos esquemas que facilmente representa o que se pretende implementar

Figura 6 – Proposta de eixos na hierarquia da rede de circuitos cicláveis



Março de 2014

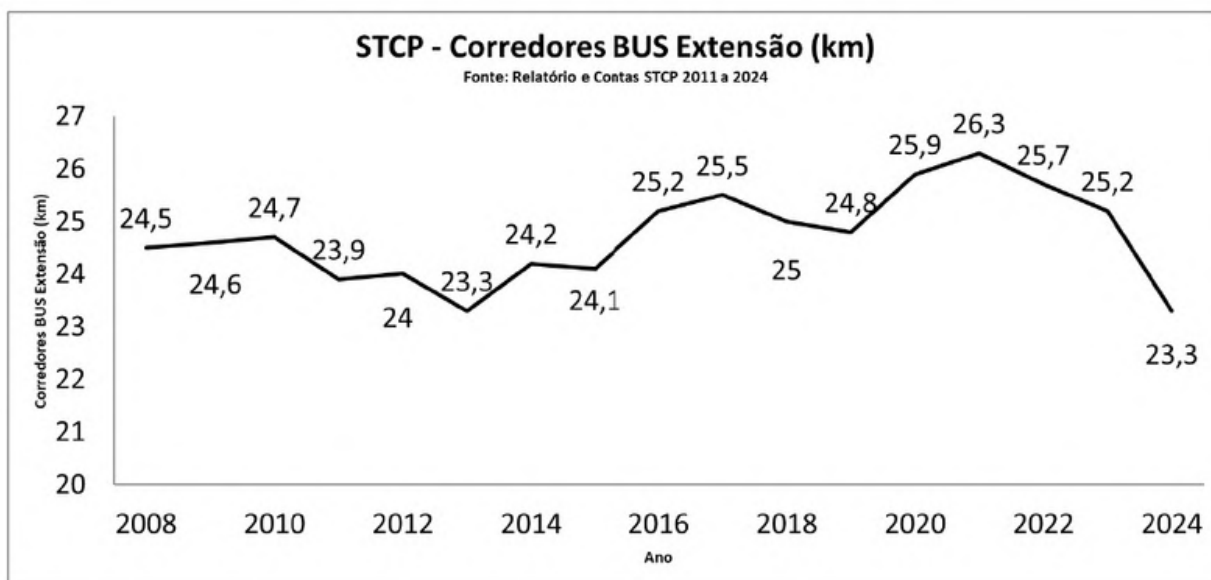
15/17

https://pdm.cm-porto.pt/documents/44/Rede_de_circuitos_ciclaveis_Caso_do_Porto_2014.pdf

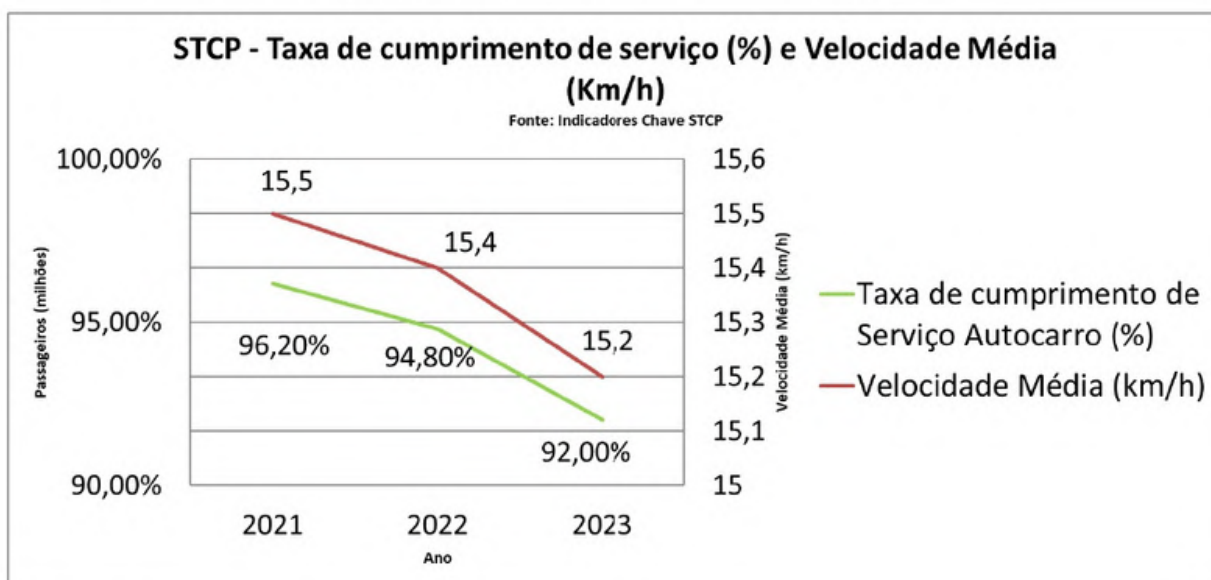
Autocarros - STCP e UNIR - mais frequência e velocidade

É urgente **priorizar os autocarros no espaço urbano, com corredores dedicados ponta-a-ponta, semáforos inteligentes e renovação da frota e das paragens.**

A rede de autocarros é a espinha dorsal do transporte público no Porto, mas encontra-se fragilizada por velocidades baixas, fiabilidade em queda e paragens degradadas, sendo em, conjunto com os modos suaves, o "parente pobre" da estratégia da mobilidade do município como se pode ver pela diminuição do espaço da cidade dedicado a corredores BUS



e a consequente degradação da prestação do serviço aos munícipes.



Para inverter esta tendência propomos:

12. Implementação de **corredores de autocarro contínuos nas linhas de maior tráfego**, eliminando os atuais troços BUS fragmentados que são ineficazes por conta dos engarrafamentos diários. Só com corredores dedicados ponta-a-ponta é possível garantir velocidade, previsibilidade e qualidade no serviço, tornando o autocarro uma alternativa verdadeiramente competitiva face ao automóvel
13. **Combater o bloqueio das vias BUS resultante do estacionamento indevido, para aumentar a fluidez dos transportes públicos.**

14. **Reforço imediato das linhas de autocarro em sobrelotação** da sua capacidade, através do aumento de frequência e veículos dedicados
15. **Afetar a via exterior da Rotunda da Boavista exclusivamente a autocarros e ao MetroBus**, possibilitando (i) a criação de vários corredores contínuos e (ii) eliminando um dos pontos de engarrafamento crónico para os transportes públicos da cidade
16. **Renovação das paragens de autocarro** na cidade, todas com cobertura e local de abrigo
17. **Reforço das verbas dedicadas ao Tarifário Social** aumentando o desconto das modalidades "Social + famílias" e "Social + Desempregados".
18. Apostar no **aumento da qualidade, frequência e previsibilidade** em detrimento da gratuidade generalizada que pode gerar ainda mais problemas de mobilidade (na seção de anexos encontra-se uma explicação mais detalhada desta opção)

MetroBus - esclarecer, melhorar e avançar

Defendemos uma auditoria externa independente e a revisão da solução, com foco no custo-benefício e integração multimodal. O MetroBus na Boavista é o exemplo paradigmático de uma obra longa, cara e mal planeada. Após 18 meses de constrangimentos, um desvio orçamental previsto de 10 milhões de euros e mais de 70 milhões de euros gastos, a solução final não responde às necessidades da cidade e ainda não se encontra operacional.

Precisamos de:

19. **Auditoria externa independente ao processo de desenho e implementação** de forma (i) a evitar que se voltem a cometer os mesmos erros no futuro e (ii) esclarecer como é que após 18 meses de obra e caos na Av. da Boavista e 70 milhões de euros de custo, terminamos com uma solução que:
 - a. Não permite circulação dos restantes autocarros da STCP
 - b. Optou por uma tecnologia de propulsão (Hidrogénio) que ainda não está madura, por oposição à propulsão elétrica ou ao gás natural, já usadas pela STCP
 - c. Desenhou uma solução de inversão de marcha dos veículos inexecutável
 - d. Eliminou ciclovias existentes
20. **Auditoria externa independente para executar uma análise custo/benefício da operacionalização futura** detalhada entre:
 - a. manutenção da solução atual tendo em conta a procura prevista revista
 - b. substituição da presente solução optando por reformular o corredor para a STCP e repor as ciclovias segregadas
21. **Dedicar a via exterior da Rotunda da Boavista para STCP e MetroBus de forma a permitir a inversão de marcha do MetroBus** sem causar constrangimentos ao trânsito automóvel
22. Estudo para a introdução de uma paragem MetroBus na interseção da Avenida de França com a Rotunda da Boavista e o lado oposto à Casa da Música e implementação de uma cobertura e **proteção para a chuva na ligação à estação de metro da Casa da Música**

Automóvel - aposta na fluidez

Sem demonizar o automóvel, que é indispensável para muitos portuenses, é necessário melhorar a fluidez e reduzir os estrangulamentos históricos da rede viária. Apostamos em soluções inteligentes de gestão de tráfego, na disciplina do estacionamento e na cooperação com a academia e o setor privado para eliminar congestionamentos críticos. Para implementar esta visão iremos:

23. **Combater o estacionamento em 2ª fila**
24. Desenvolver **estudo com academia e setor privado para uma melhoria de gargalos de congestionamento históricos:**
 - a. Saída A3 Hospital de São João, com necessidade de uma via adicional dedicada para veículos de emergência médica e transporte de passageiros
 - b. A3/A4 - Nó VCI-Freixo
 - c. VCI - Nó de Francos
 - d. VCI - Nó das Antas
 - e. VCI - Nó do Campo Alegre
 - f. VCI - Nó de Bessa Leite
25. Estudo com os principais operadores de TVDE para **definir locais específicos para pick-up/drop-off de passageiros de TVDE's** no centro da cidade do Porto
26. Criação de **bolsas de estacionamento a preços reduzidos nas estações de metro e comboio situadas nos limites da cidade, reservadas a utilizadores do passe Andante.** Estas infraestruturas, desenvolvidas em coordenação com os municípios vizinhos através da Transportes Metropolitanos do Porto, permitirão reduzir o tráfego automóvel no interior da cidade, promovendo a intermodalidade e reforçar a rede de transportes públicos metropolitanos
27. **Criar tarifa de estacionamento diferenciada para residentes e não residentes.** Aumentar o valor da hora do estacionamento para não residentes de forma a promover a rotatividade e incentivar a quem se desloca de fora da cidade a usar transportes públicos e reduzir congestão

Infraestrutura - VCI - prioridade a intervenções de baixo custo e elevado benefício

A VCI teve em 2024 em média 2 acidentes por dia. No curto prazo, queremos **uma VCI mais segura e previsível, com menos acidentes e congestionamentos**, graças a intervenções simples de baixo custo, mas de grande impacto na vida diária dos portuenses. Há soluções testadas que poderiam resolver o problema:

28. **Acalmia de Trânsito** - Implementação de medidas de "traffic calming" com o objectivo duplo de **reduzir o nº de sinistros por dia e aumentar a velocidade média na VCI** (na seção de anexos encontra-se um plano com mais detalhado desta proposta bem como ligações para casos de cidades onde estas medidas já funcionaram, Madrid, Estocolmo, etc)
- a. Sinalização e fiscalização adicional
 - b. Variação da velocidade máxima de circulação em função da hora/trânsito:
 - i. 50 a 60km/h nas horas de congestionamento
 - ii. 80 a 90 km/h nas horas de menor trânsito
 - c. Reduzindo a velocidade máxima, diminuímos o nº de acidentes diários e aumentamos a velocidade média para todos
29. Defender a **abolição de portagens nas SCUT's, na CREP, A41, na VRI e parte da A4** de forma a desviar o tráfego (especialmente de pesados, mas não só) proveniente da A28, A3, A1 e A29
30. **No longo prazo** partilhamos da visão holística da **transformação da VCI numa via urbana** defendida no recente estudo da Universidade do Porto (UP): "Porto 2050: Cerzir a Cidade pela VCI"

Infraestrutura - Circunvalação (EN12)

No âmbito do processo de transferência de competências queremos **trazer dignidade à Circunvalação, transformando-a numa avenida metropolitana moderna, segura e acessível, que ligue melhor os municípios, valorize o espaço urbano e sirva todos os modos de mobilidade.**

A Circunvalação é a segunda via mais movimentada do Porto e da Área Metropolitana, mas encontra-se hoje desqualificada face ao papel central que desempenha. É uma artéria com intenso tráfego automóvel que, em vez de funcionar como eixo estruturante, acumula problemas de insegurança, congestionamento e falta de integração urbana.

- 31. Implementar **2 vias dedicadas para todos os operadores rodoviários de transporte de passageiros** (uma em cada sentido) com a implementação de Corredores de Autocarros de Alta Qualidade (CAAQ) semelhantes aos já existentes na Avenida Fernão de Magalhães
- 32. **Segregar o trânsito automóvel em 2 vias** (1 em cada sentido), garantindo fluidez no tráfego motorizado
- 33. **Passeios amplos e ciclovias segregadas** em toda a extensão, criando segurança e continuidade para modos suaves
- 34. **Paragens de autocarro dignas e acessíveis**, com abrigos confortáveis e informação em tempo real
- 35. Implementação de **sistemas de semáforos inteligentes**, em toda a circunvalação substituindo os temporizadores atuais por sistemas adaptativos que otimizem os fluxos de tráfego

Infraestrutura - Terminal de transportes no Hospital de São João / Asprela

36. A zona do Hospital de São João e do Pólo Universitário da Asprela concentra diariamente dezenas de milhares de pessoas - estudantes, profissionais de saúde, utentes dos serviços de saúde e visitantes - mas continua sem uma plataforma intermodal que organize e articule os diferentes meios de transporte. Propomos o **estudo e implementação de um grande terminal de transportes intermodal** que una metro, autocarros urbanos e intermunicipais, táxis/TVDE e modos suaves

Habitação - mais habitação para os portuenses

O acesso à habitação só pode ser resolvido com uma estratégia de diversificação da oferta e reequilibrar número de casas dedicadas ao turismo versus habitação. É necessário aumentar o número de casas disponíveis através de várias vias: promoção do arrendamento, estímulo à construção privada e pública, incentivo à reabilitação de edifícios devolutos, apoio a projetos cooperativos e criação de soluções de habitação intergeracional.

Cada um destes caminhos contribui para um mercado mais dinâmico, com mais escolhas para os cidadãos e maior equilíbrio entre procura e oferta.

Ao diversificar a oferta, o município garante que diferentes perfis de famílias, jovens, idosos ou estudantes encontram respostas adequadas às suas necessidades e rendimentos.

A habitação deixa de ser um setor rígido e escasso, para se tornar num ecossistema habitacional mais flexível e inclusivo, onde convivem soluções tradicionais e inovadoras. Este é o caminho para baixar preços, fixar população, atrair investimento e criar comunidades mais estáveis e solidárias.

Habitação - estimular a Oferta

O nosso compromisso é diversificar soluções, de novas construções a cooperativas, de habitação social integrada a alojamento estudantil, para que o Porto garanta **mais casas acessíveis e bem distribuídas, evitando segregação e respondendo às necessidades de todas as gerações.** Para alcançar este objetivo propomos:

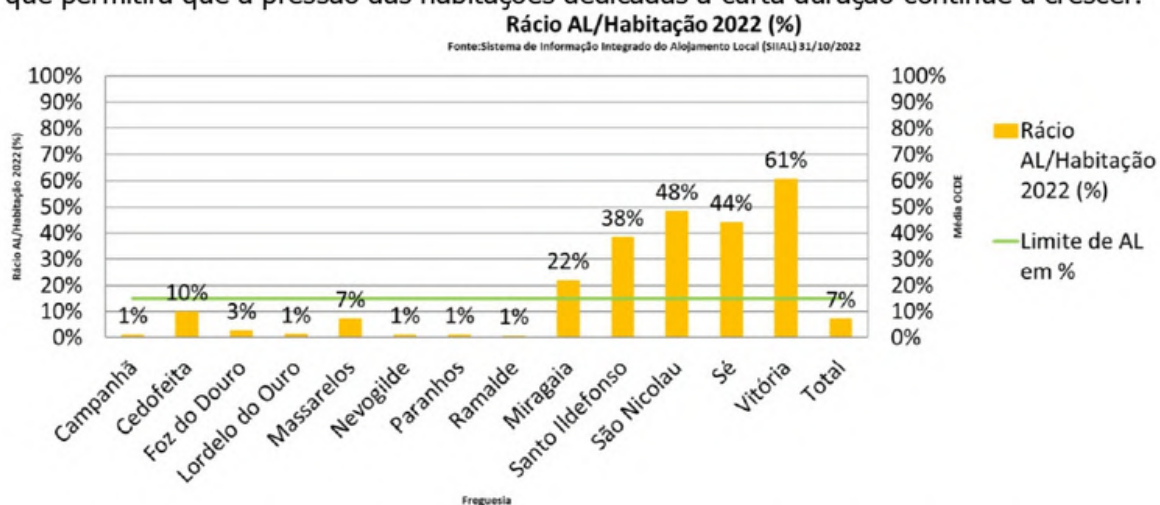
37. **Estimular investimentos em alojamento estudantil** para compensar o fracassado Plano Nacional para o Alojamento no Ensino Superior (PNAES)
38. **Adesão e promoção da plataforma de alojamento partilhado intergeracional entre Seniores e Estudantes**

39. **Suporte ao sistema cooperativo** (aluguer longa duração/cedência de terrenos, ajuda em acesso a linhas de crédito ou garantias, apoiar candidaturas a fundos, suporte dedicado com gabinete técnico dedicado, promover parcerias entre cooperativas/arquitetos/universidades/ONG)
40. **Desenvolver um modelo de cooperativas de reabilitação**, tendo a câmara uma função dinamizadora de charneira com o papel de intermediário e facilitador, fazendo a ligação entre o parque habitacional existente (privado ou camarário) e as cooperativas
41. Devolver a confiança ao mercado de arrendamento de longa duração, promovendo a implementação de **seguros de arrendamento**
42. **Aumento do parque de habitação camarária** revendo o planeamento estratégico para a localização dos novos investimentos de Habitação Social, de forma a evitar segregação e conseguir uma maior integração na cidade
43. Aumento do parque público e ou privado de **Residências Sénior partilhadas** que serão fulcrais para lidar com dignidade uma população em envelhecimento

Habitação - regular a Procura

Na procura pela habitação o turismo é uma espada de dois gumes e é necessário **equilibrar (i)os benefícios da atividade económica e recuperação de património trazidos pelo aumento do turismo, com (ii)os perigos da sobre especialização, gentrificação e desaparecimento da cidade multifuncional** onde as pessoas vivem, trabalham, vão à escola, fazem compras, etc.

A CMP já produziu um regulamento de limitação do Alojamento Local (AL), no entanto esse regulamento tem duas falhas: exclui os hotéis desse limite e mantém um conjunto de exceções que permitirá que a pressão das habitações dedicadas a curta duração continue a crescer.



Para regularmos a procura e termos uma cidade com uma política habitacional focada nos seus cidadãos necessitamos de:

44. Passar a **incluir hotéis no** limite municipal a Alojamento Local por freguesia de 15% passando a ter um **limite às estadias de curto prazo em percentagem do edificado dedicado à habitação:**

- a. A CMP já tem um limite à percentagem de alojamento local dedicada ao alojamento Local de 15% por freguesia
 - b. Propomos passar a incluir os hotéis na avaliação, passando conceptualmente esse limite para estadias dedicadas a habitação vs dedicada a turismo
 - c. Rever as exceções de novas construções previstas no “Regulamento Municipal para o desenvolvimento sustentável do Alojamento Local”
45. **Rever a taxa municipal turística** alinhando-a com os valores praticados nas grandes cidades europeias, para cobrir as externalidades negativas geradas pela pressão turística
46. **Rever o Sistema de Informação Integrado do Alojamento Local (SIIAL)** de forma
- a. Termos uma visão dinâmica e atualizada da pressão turística sobre a cidade (os últimos dados disponíveis são de 31/10/2022)
 - b. Usar o novo indicador de pressão turística incluindo hotéis e não apenas Alojamento Local
47. Desenvolver uma **estratégia de médio e longo prazo para recuperar as freguesias da cidade que tem uma % de habitação dedicada a AL + Hotéis superior a 15%**. Com dois objetivos:
- a. recuperar o equilíbrio e diversidade socioeconómica destas freguesias diminuindo os riscos da sobre especialização
 - b. transferir os benefícios económicos trazidos pelo turismo para as restantes freguesias da cidade, assegurando que não são ultrapassados os limites já definidos

Segurança - um Porto mais seguro

A segurança é um pilar essencial da qualidade de vida e deve ser construída com base na **proximidade entre forças de autoridade e cidadãos**. Precisamos de mais granularidade nos dados de segurança para agir com informação.

O reforço da Polícia Municipal, com meios adequados e presença visível no terreno, permite uma resposta mais rápida e uma relação de confiança com a população. A aposta em programas de policiamento de proximidade e em parcerias com associações locais cria um ambiente mais seguro e mais próximo da realidade de cada freguesia.

Mas a segurança não depende apenas da polícia. Depende também da forma como o espaço público é organizado e cuidado. **Mais iluminação nas ruas, manutenção regular de espaços urbanos, equipamentos públicos bem integrados e zonas de convívio seguras** são fatores decisivos para prevenir o crime e aumentar a sensação de proteção.

Uma cidade bem iluminada, vigiada e com vida nas ruas é uma cidade mais segura para todos.

48. **Desenvolver em colaboração com as entidades competentes** o equivalente a um **Relatório Anual de Segurança Interna Municipal** de forma a obter dados com maior granularidade e compreender em mais detalhe a evolução da criminalidade no Município
49. Aumentar a **colaboração entre a Polícia Municipal no Porto e Polícia de Segurança Pública**
50. Aumentar as **rondas a pé** trazendo de volta o conceito de policiamento de proximidade
51. Desenvolver uma **estratégia de combate à toxicodependência** assente em prevenir o início, ajudar quem quer sair e punir o tráfico ilegal
52. Revisão da **iluminação nos locais de maior criminalidade**
53. No médio/longo prazo **promover a transferência de competências do Estado Central para o município** em paralelo com o que já está a acontecer com a educação e com a saúde

Qualidade de Vida - um Porto para as pessoas

A qualidade de vida urbana constrói-se na forma como os cidadãos podem usufruir do espaço público.

Mais espaços verdes, praças desenhadas para as pessoas e não apenas para os automóveis, vias cicláveis seguras e contínuas, bem como parques infantis e zonas desportivas acessíveis, são elementos fundamentais para um concelho mais saudável e atrativo. Estas infraestruturas criam oportunidades de lazer, promovem estilos de vida ativos e fortalecem os laços comunitários.

Investir em mobilidade suave e em equipamentos públicos de proximidade significa dar às famílias, jovens e seniores um território mais equilibrado e funcional. Uma cidade com parques arborizados, ciclovias ligadas, espaços de convívio e prática desportiva oferece não só bem-estar, mas também maior coesão social e vitalidade económica.

Melhorar a qualidade de vida é, assim, criar condições para que todos queiram viver, trabalhar e permanecer no concelho.

54. Implementar o programa **"Praças para as pessoas - de ilhas a penínsulas"**. Redesenhar praças da cidade de forma a poderem ser utilizadas por todas as gerações (ver na seção de anexos um esboço de um exemplo de implementação para o Largo da Maternidade):
 - a. Local para crianças: parque infantil
 - b. Local para adolescentes: campo de jogos
 - c. Local para adultos: cafés com esplanada
 - d. Local para seniores: mesas e cadeiras públicas confortáveis
 - e. Um dos lados da praça não deve ter trânsito automóvel de modo a gerar uma zona de fruição livre entre esplanadas e o espaço da praça

- f. Casas de banho e água potável públicas providenciadas pelos cafés com a concessão das esplanadas
55. **Criação de rede de modos suaves na zona do Campo Alegre** que une as diferentes faculdades abrindo assim toda uma nova área verde à cidade e a criação de um verdadeiro campus universitário (na seção de anexos encontra um plano com mais detalhado desta proposta)
56. **Extensão dos jardins do palácio de cristal** até aos limites da rua de Entre-quintas e Rua da Restauração
- a. Exercer direito de compra sobre o remanescente edificado residual que ainda não é propriedade da CMP
 - b. Lançamento de concurso público para exploração do edificado incorporado nesta extensão com usos que permitam aumentar a circulação no espaço como cafés, restaurantes, espaços de *coworking*
 - c. Criação de zonas para a prática desportiva
- 
57. Criação de **nova Biblioteca Municipal nas ruínas da Quinta do Covo**
58. Criação de um **programa de novos públicos** levando jovens a espetáculos
59. Continuar com programas de apoio à Cultura através de abordagem de **concursos públicos para apoio a instituições da cidade**
60. **Campanha de saúde mental digital** - divulgar as recomendações da sociedade portuguesa de Neuropediatria (na seção de anexos encontra uma ligação para as recomendações)
61. Desenvolver uma **estratégia Municipal para o combate à adição de jogo**
62. Disponibilizar **espaços públicos para a prática de desporto a uma distância inferior a 1 km**:
- a. Disponibilizar os espaços desportivos descobertos das escolas ao fim de semana (e nas férias escolares, se possível), aproveitando os vigilantes da empresa municipal Ágora
 - b. Construção e recuperação de espaços para a prática desportiva
63. **Programa municipal de apadrinhamento de gigantes verdes** para impedir o abate de árvores de grande porte semelhante à iniciativa <https://www.verde-associao.pt/carbono-biodiverso>
64. Efetivamente implementar o Plano de Arborização (apresentado em 2023) com objetivo de **plantar 3750 árvores/ano**
65. Rever **barreiras acústicas na VCI** - a VCI é a maior fonte de ruído da cidade e muitas das barreiras acústicas existentes estão em mau estado. Iremos adequar as existentes e instalar novas, tendo em conta o aumento de fogos junto à VCI que não têm qualquer proteção.
66. Grande **inquérito à qualidade de vida dos cidadãos** - de periodicidade frequente em conjunto com Universidades da Cidade com o intuito de avaliar a eficácia das políticas públicas

Anexos

Anexo 1 - Praças para as pessoas, de ilhas a penínsulas - exemplo de implementação no largo da maternidade

Antes:



Depois:

- Introdução de parque infantil
- Zona de esplanadas a comunicar com parque infantil
- Casas de banho de uso público, providenciadas pelos cafés que detêm as esplanadas
- Instalação de mobiliário urbano no centro do largo que permita jogos e convívio inter geracional
- Alteração dos fluxos de trânsito



Anexo 2 - Sobre a gratuidade dos tarifários dos transportes, uma visão liberal social

Alguns pontos prévios:

1. O transporte público acessível a todos é central para uma cidade mais inclusiva e sustentável
2. Devemos apoiar todos os que não tem meios para se deslocarem por transporte público
3. Devemos aumentar a qualidade do transporte público de forma a serem uma verdadeira alternativa (ao nível de conforto, previsibilidade e financeira) para o uso diário para todas as classes sociais

Porque não defendemos a gratuidade dos transportes públicos

4. A ideia de financiar transportes público gratuitos (custos operacionais que irão ser pagos por todos os portuenses através de impostos) com fundos do PRR (receita extraordinárias) é profundamente perigosa e um passo atrás em toda a filosofia "contas à moda do porto" que tem vindo a ser a norma nos últimos mandatos da câmara
5. A evidência empírica demonstra que a eliminação do preço não garante um aumento substancial da transferência modal do automóvel para o transporte coletivo

6. O preço não é apenas um mecanismo de cobrança: é um indicador económico que permite ajustar a oferta à procura, garantir racionalidade no uso do serviço e sinalizar a escassez de recurso
7. A receita dos bilhetes e passes obriga os operadores a procurar eficiência e a adaptar o serviço à procura. Sem esta pressão, há risco de ineficiência operacional e menor compromisso com a melhoria contínua. Isto é particularmente relevante nos operadores portugueses, em que a taxa de cobertura das despesas pelas receitas, antes de quaisquer compensações tarifárias, é muito elevada: acima dos 50% na Carris e STCP, e acima de 90% na Metro do Porto.
8. Alguns artigos que sustentam esta visão:
 - a. <https://www.dn.pt/opiniao/das-ilus%C3%B5es-eleitorais-transporte-p%C3%BAblico-gratuito>
 - b. <https://www.publico.pt/2025/07/11/p3/cronica/transporte-publico-gratuito-porto-solucao-ilusao-2139799>

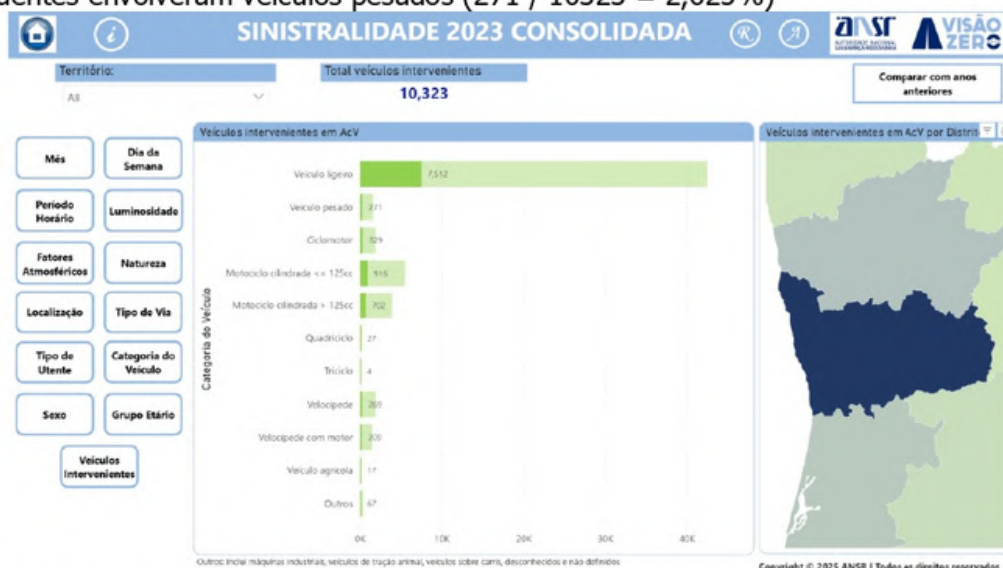
Anexo 3 - Reflexão sobre a implementação de medidas de acalmia de trânsito (*Traffic Calming*) na VCI

Porquê *Traffic Calming*?

Implementar *traffic calming* (velocidade máxima de circulação variável em função da hora/tráfego, acompanhadas de sinalização e fiscalização adicional, com o grande objetivo de reduzir o número de sinistros na VCI e nas entradas/saídas, aumentando assim a velocidade média de deslocação) – Estimativa de custo de cerca de 10 Milhões de Euros

Em 2024 tivemos média superior a 2 acidentes/dia em - 608 ocorrências apenas entre Janeiro e Outubro de 2024 fonte: Recorde de acidentes e trânsito na VCI do Porto - JN

Em todo o distrito do Porto, em 2023 (não há dados mais recentes da ANSR), apenas 2,6% dos acidentes envolveram veículos pesados (271 / 10323 = 2,625%)



FONTE: Microsoft Power BI - ANSR

Objetivo de reduzir o número de sinistros na VCI e nas entradas/saídas, aumentando assim a velocidade média de deslocação em horas de ponta

Cidades onde já foi implementado

De seguida apresentamos alguns exemplos de cidades onde as medidas que propomos para a VCI já foram implementadas com resultados:

Cidade / Contexto	Fonte(s)
Reino Unido (M25)	Variable Speed Limits – National Highways nationalhighways.co.uk
Sistemas VSL genéricos	Características técnicas e algorítmicas dos VSL SpringerOpen
Estocolmo (E4)	Impacto das VSL acatadas • Estudos técnicos ResearchGate.net
Madrid (poluição)	Investigação sobre redução de emissões via limites reduzidos ScienceDirect

Implementação - O que poderia ser aplicado na VCI

1. Velocidade variável:
 - a. 80 km/h em tráfego normal
 - b. 60 km/h ou menos em hora de ponta ou incidentes
2. Critérios automáticos de ajuste:
 - a. Tráfego intenso (sensores)
 - b. Condições atmosféricas adversas (chuva/nevoeiro)
 - c. Episódios de poluição (como Madrid)
3. Infraestruturas necessárias:
 - a. Painéis eletrónicos dinâmicos em todos os nós principais.
 - b. Centro de controlo integrado (já existentes na Brisa/Infraestruturas de Portugal).
4. Benefícios para o Porto:
 - a. Redução de engarrafamentos no acesso às pontes.
 - b. Menos emissões e ruído junto a zonas residenciais próximas da VCI (Campanhã, Ramalde, Antas).
 - c. Aumento da segurança rodoviária (menos colisões por travagens bruscas).

Infraestruturas de implementação

1. Painéis de sinalização eletrónica (LED/dinâmicos)
2. Sensores de tráfego e ambiente
3. Centro de controlo integrado (software + integração com IP/Brisa)
4. Infraestrutura de comunicação (fibra/5G)
5. Campanha de comunicação e formação (condutores + forças de segurança)

Benefícios de implementação

1. Económico-financeiro
 - a. Redução de atrasos/congestionamentos:
 - b. VCI tem em média 110.000 veículos/dia.

- c. Estudos (M25 – Londres, Estocolmo E4) mostram +10 a 15% de capacidade efetiva com VSL.
 - d. No Porto, isso poderia representar cerca de 15.000-18.000 veículos/dia a circular sem paragens bruscas.
 - e. Tempo poupado (anual):
 - f. Estimando que cada condutor regular ganhe 5 a 8 minutos por dia (ida e volta),
 - g. Para ~50.000 utilizadores regulares, dá ~1,5 a 2 milhões de horas/ano poupadas.
 - h. Valor económico (INE considera 8,5 €/hora de tempo de trabalho médio) → 12 a 17 M€/ano.
2. Acidentes e Segurança
- a. VSL reduz picos de velocidade e travagens bruscas.
 - b. Estudos mostram redução de 20 a 30% em acidentes graves.
 - c. Na VCI (onde ocorrem ~500 acidentes/ano, 5 a 10 graves)
 - i. menos 2-3 acidentes graves/mortes/ano.
 - ii. poupança social e hospitalar estimada: 3-5 M€/ano.
3. Ruído
- a. Menos acelerações e travagens = tráfego mais uniforme.
 - b. Redução média: 1 a 3 dB(A) junto a zonas residenciais (Foz, Paranhos, Antas, Azevedo).
 - c. Na prática: menos reclamações e maior valorização imobiliária junto à VCI.
4. Poluição
- a. Menos arranques bruscos e velocidades instáveis = -5 a -10% emissões CO₂.
 - b. Redução ainda maior de NO_x e partículas (que dependem muito do tráfego em stop-and-go).
 - c. Para a VCI (~110.000 veículos/dia):
 - d. Menos ~20.000 toneladas de CO₂/ano.
 - e. Menos custos em saúde pública (asma, doenças respiratórias).
5. Mobilidade e imagem do Porto
- a. Porto torna-se referência europeia em mobilidade urbana digital (ponto forte para fundos europeus).
 - b. VCI deixa de ser "a cicatriz do Porto" para ser laboratório de transição energética.
 - c. Efeito indireto: maior atratividade para empresas tecnológicas ligadas a mobilidade e logística.
6. Resumo dos Benefícios Anuais (estimados)
- a. Tempo de trabalho/lazer poupado aos condutores: 12–17 M€/ano.
 - b. Acidentes evitados: 3–5 M€/ano.
 - c. Ambiental (CO₂, saúde, ruído): 2–4 M€/ano.
 - d. Total potencial de benefícios: 17 a 25 M€/ano.

Anexo 4 - Recomendações da sociedade portuguesa de Neuropediatria para uso de ecrãs

Disponível aqui: <https://neuropediatria.pt/wp-content/uploads/Recomendacoes-SPNP-ecras-e-tecnologia-digital-2.pdf>

Idade	Tempo de ecrã	Conteúdo	Contexto	Refeições	Sono	Escola
0 – 3 anos	Evitar (exceto videochamadas) < 30 min TV/dia	Seleção exclusiva por adulto, não permitindo que a criança mude de canal ou vídeo, ainda que seja anunciado como “conteúdo educativo”	Visualização sempre acompanhada por adulto, em interação com a criança Não utilizar ecrãs para controlar birras ou para evitar que a criança se aborreça		Nunca	Nunca
4 – 6 anos	< 30 min/dia					
7 – 11 anos	Estabelecer limites de tempo (< 1h/dia)	Controlo parental dos conteúdos visualizados, de acordo com a idade e nível de autonomia Promover uma utilização ativa e positiva, sentido crítico em relação à informação, visualização de conteúdos de qualidade e alertar para risco de partilha de dados pessoais Permitido acesso a redes sociais a partir dos 16 anos	Utilização não deve nunca comprometer hábitos de vida saudável: atividade física regular, interação social, refeições em família, tempo de descanso, hábitos de leitura, etc. Comportamento dos pais modela o uso de ecrãs pelos filhos, em qualquer idade	Nunca	Evitar uso de ecrãs tácteis após o fim da tarde Não permitir ecrãs no quarto	Restringir uso de telemóvel nos intervalos escolares Promover uso de manuais em papel Não solicitar uso de telemóvel nas atividades letivas
12 – 15 anos	Estabelecer limites de tempo (< 2h/dia)					
16 – 18 anos	Estabelecer limites de tempo (< 2-3h)					

Anexo 5 – Novo Parque do Campo Alegre

Propomos a criação de uma rede de ciclovias e passeios segregados que una os seguintes equipamentos públicos:

1. Residência universitária do Campo Alegre
2. Jardim Botânico
3. Faculdade de Ciências
4. Faculdade de Letras
5. Estádio Universitário
6. Teatro Municipal do Campo Alegre
7. Faculdade de Arquitetura
8. Vale de Massarelos
9. Jardins do Palácio de Cristal

A azul assinalamos a área abrangida pelo projeto.



MUNICIPALISMO



O municipalismo parte da convicção de que é no território mais próximo das pessoas que melhor se identificam as necessidades, os desafios e também as oportunidades de cada comunidade.

Os municípios são a primeira linha de contacto entre cidadãos e poder público, desempenhando um papel insubstituível na qualidade dos serviços, na gestão do espaço urbano e rural, e na dinamização da vida económica, cultural e social. **Valorizar o poder local é, assim, reforçar a democracia e aproximar a decisão de quem vive diariamente as consequências dessa mesma decisão.**

Num tempo em que a centralização excessiva se revela ineficaz e distante, o municipalismo propõe uma gestão mais descentralizada, responsável e inovadora, capaz de promover soluções adaptadas a cada realidade local.

É no município que se constrói uma cidadania mais participada, um desenvolvimento mais equilibrado e uma governação mais transparente. **Reforçar a autonomia municipal é, por isso, um caminho fundamental para um país mais coeso, dinâmico e atento à diversidade dos seus territórios.**

Aproveitámos estas eleições para fazer uma primeira reflexão sobre o municipalismo. Esta não é um fim, mas um início de uma aposta num país descentralizado.

AUTARQUIA

Justiça

As autarquias não têm competências diretas no sistema judicial, mas podem e devem desempenhar um papel decisivo no acesso dos cidadãos à justiça. Muitas vezes, o que distancia a população dos tribunais não é apenas a lei, mas a burocracia e a falta de informação.

O PLS defende que os municípios devem investir em formação dos colaboradores dos seus **balcões de apoio aos munícipes, com informação sobre justiça e cidadania**, em colaboração com outras entidades da justiça, que orientem os cidadãos em matérias como registos, contratos, conflitos de consumo ou direitos sociais, assim como, **Julgados de Paz**, que ajudem na resolução de pequenos conflitos.

Uma justiça próxima, acessível e transparente é uma forma de garantir igualdade de oportunidades.

Segurança Interna

A segurança é um bem público essencial, mas a sua garantia não se esgota nas forças policiais do Estado. As autarquias têm responsabilidades crescentes na **prevenção da criminalidade**, na iluminação pública, na recuperação de espaços degradados e na integração social.

Uma visão liberal social valoriza a **cooperação entre municípios, polícias e sociedade civil**, com programas de policiamento de proximidade, investimento em espaço público seguro e apoio às associações locais que trabalham com jovens em risco. Segurança é, antes de mais, confiança comunitária.

Património

O património histórico e cultural é uma das maiores riquezas de cada município, mas muitas vezes está abandonado ou explorado de forma pouco sustentável.

O PLS defende que as autarquias devem gerir o património como **ativo estratégico de identidade e desenvolvimento económico**, promovendo parcerias com universidades, associações culturais e setor privado. A recuperação de edifícios históricos para fins culturais, educativos ou sociais deve ser parte da preservação e do dinamismo cultural.

Ordenamento do Território

O ordenamento do território é uma das competências mais sensíveis e politicamente exigentes das autarquias. Má gestão nesta área gera desigualdades, urbanização caótica e pressão ambiental.

A perspetiva liberal social defende um **planeamento transparente, participado e sustentável**, que concilie liberdade de iniciativa privada com regras claras de preservação ambiental e equilíbrio urbano. Defendemos planos diretores municipais simplificados e digitalizados, abertos ao escrutínio dos cidadãos, para que o território seja planeado de forma responsável e acessível.

Gestão Pública

As autarquias são o nível de administração mais próximo dos cidadãos e, por isso, devem ser um exemplo de **boa governação, eficiência e transparência**.

O PLS propõe que os municípios adotem modelos de gestão inspirados nas melhores práticas do setor privado e do setor social: avaliação de desempenho, formação, metas claras, prestação de contas e uso de tecnologias digitais para reduzir burocracia. O objetivo é simples: menos papéis, mais soluções para as pessoas.

Finanças Públicas

A saúde financeira das autarquias é um pilar da sua autonomia. Muitos municípios vivem endividados ou dependentes de transferências estatais, o que limita a sua capacidade de ação.

O PLS defende **orçamentos municipais equilibrados, regras claras de endividamento e auditorias independentes**, com divulgação pública acessível. A liberdade fiscal local deve andar de mãos dadas com responsabilidade na despesa, evitando que as futuras gerações paguem os erros de hoje.

Combate à Corrupção

A corrupção corrói a confiança dos cidadãos e distorce a economia local. Nas autarquias, o risco é elevado devido à proximidade entre política, contratos públicos e urbanismo.

A visão liberal social exige **tolerância zero à corrupção**, com mecanismos como a publicação em tempo real de todos os contratos municipais, concursos públicos totalmente digitais e canais de denúncia protegida. A transparência é a melhor arma contra o abuso de poder.

Proteção Civil

Portugal enfrenta riscos permanentes: incêndios, cheias, tempestades, sismos. As autarquias são a primeira linha de resposta nestas situações.

O PLS defende que os municípios invistam em **planos de proteção civil robustos e participados**, como os riscos e ações previstas, com formação regular para populações, escolas e empresas. A descentralização deve reforçar esta área, permitindo que cada território organize os seus meios de prevenção e resposta de forma adequada à sua realidade e em colaboração com as Entidades Intermunicipais.

Cibersegurança e Privacidade

As autarquias gerem dados sensíveis de milhares de cidadãos, e por isso devem estar na linha da frente da proteção digital, sendo que, muitas câmaras ainda operam com sistemas obsoletos e frágeis.

O PLS propõe que cada município tenha uma **estratégia de cibersegurança e proteção de dados**, aproveitando a escala colaborativa intermunicipal, ou até nacional, entre municípios, para criar sistemas de qualidade superior que ofereçam garantias de segurança, com auditores independentes, sistemas atualizados e formação dos funcionários. A confiança digital é hoje tão importante como a confiança física.

POLÍTICAS PÚBLICAS

Transportes

A mobilidade é um dos maiores desafios urbanos. O excesso de trânsito, falta de *hubs* de transporte com parques, a dependência do automóvel e a insuficiência de transportes públicos penalizam a qualidade de vida e a economia local.

O PLS defende um modelo de mobilidade **integrado, sustentável e acessível**, que combine transportes públicos de qualidade, soluções de mobilidade suave (bicicletas, trotinetes, passeios seguros) e inovação digital. Defendemos também uma forte **cooperação metropolitana**, para que Porto, Gaia e municípios vizinhos possam oferecer uma rede de mobilidade coordenada, reduzindo tempos de viagem e emissões de carbono.

Comunicações

O acesso universal a comunicações digitais é hoje tão essencial como a eletricidade ou a água. No entanto, ainda existem falhas na cobertura de internet de alta velocidade e na inclusão digital.

As autarquias podem ser agentes ativos, promovendo **zonas wi-fi públicas, literacia digital para todas as idades e parcerias com operadores privados** para garantir que ninguém fica excluído. Uma cidade conectada é uma cidade mais competitiva, mais justa e mais próxima dos cidadãos.

Energia

A transição energética não é apenas um desafio nacional, é também uma responsabilidade municipal. A eficiência energética dos edifícios públicos, a mobilidade elétrica e a promoção das energias renováveis locais são áreas em que os municípios têm poder de ação.

O PLS defende uma estratégia de **autossuficiência energética progressiva** para cada município, apostando na produção descentralizada (painéis solares em edifícios públicos e privados, microgeração comunitária), na modernização da iluminação pública e em políticas que incentivem empresas e famílias a reduzir o consumo energético.

Educação

Embora a gestão da educação esteja ainda muito centralizada, as autarquias desempenham um papel essencial na manutenção das escolas e no apoio aos alunos.

O PLS acredita que os municípios devem ser **parceiros ativos da comunidade educativa**, investindo em escolas modernas, abertas à comunidade e ligadas à inovação. Defendemos programas de apoio escolar articulados com associações locais, e a criação de **"laboratórios municipais de conhecimento"**, que promovam a ciência, a cultura e o empreendedorismo desde cedo.

Habitação

A crise da habitação é uma realidade cada vez mais sentida nas cidades portuguesas, com preços elevados e falta de oferta acessível.

O PLS defende que os municípios devem promover **políticas de habitação equilibradas**, que incluam reabilitação urbana, uso eficiente do património devoluto e incentivos à construção sustentável. Acreditamos que a autarquia deve atuar como facilitadora — reduzindo burocracia, promovendo parcerias com privados e garantindo uma rede social de apoio para famílias em situação vulnerável.

Saúde

O acesso à saúde depende sobretudo do Estado central, até uma eficaz descentralização, mas as autarquias podem desempenhar um papel essencial na **saúde de proximidade**.

O PLS defende que os municípios invistam em programas de **promoção da saúde e prevenção da doença**, desde a nutrição escolar à atividade física, passando pelo apoio à saúde mental. Também defendemos que as câmaras articulem com os centros de saúde e hospitais locais para melhorar acessibilidade, transporte e acompanhamento de doentes crónicos.

Ciência

A ciência e a inovação são motores de desenvolvimento económico e social, mas em Portugal ainda estão demasiado desligados do território e da comunidade.

O PLS propõe que as autarquias assumam um papel ativo na **valorização da ciência local**, aproveitando sinergias intermunicipais, apoiando parcerias entre universidades, centros de investigação, empresas e escolas. A criação de **polos de inovação municipal** pode transformar cidades e vilas em laboratórios vivos de soluções para problemas concretos, da mobilidade ao ambiente.

ECONOMIA E PRODUÇÃO

Economia do Mar

Portugal tem no mar um dos seus maiores recursos estratégicos, mas muitas vezes pouco aproveitado pelas autarquias costeiras. No Porto e em Gaia, o Atlântico é tanto um espaço económico como cultural.

O PLS defende que os municípios devem promover **economias costeiras dinâmicas e sustentáveis**, turismo marítimo responsável e parcerias com universidades para a inovação ligada ao mar. Queremos cidades viradas para o oceano, capazes de criar riqueza sem destruir o seu ecossistema.

Agricultura e Floresta

Mesmo em áreas urbanas, a agricultura e a gestão florestal desempenham um papel importante, seja no abastecimento alimentar, seja na preservação ambiental.

O PLS apoia a criação de **zonas agrícolas periurbanas e mercados locais**, incentivando circuitos curtos de produção e consumo. Defendemos também que os municípios sejam protagonistas na **prevenção de incêndios florestais**, articulando planos de proteção civil com proprietários, associações e voluntários.

Turismo

O turismo é uma fonte de riqueza fundamental, mas também pode gerar pressão sobre a habitação, o espaço público e a identidade cultural.

O PLS defende um **turismo de qualidade em vez de turismo massificado**, apostando na valorização cultural, gastronómica e ambiental. Queremos políticas municipais que promovam roteiros autênticos, distribuam fluxos turísticos e **integrem as comunidades locais como protagonistas do setor**.

Indústria

As cidades e vilas precisam de uma base produtiva diversificada para gerar emprego estável e inovação. Muitas vezes, a indústria é vista como algo ultrapassado, mas continua a ser essencial para o desenvolvimento.

O PLS propõe que os municípios criem **zonas industriais modernas e sustentáveis**, com boas acessibilidades, apoio à inovação e integração de tecnologias limpas. A ligação entre indústria, universidades e *startups* deve ser incentivada pelas autarquias e pelas entidades intermunicipais, criando ecossistemas de produção inteligentes.

Serviços

O setor dos serviços é hoje dominante nas economias urbanas.

O PLS acredita que os municípios podem promover **serviços de alto valor acrescentado**, apoiando a economia digital, os espaços de *coworking* e a atração de talento jovem. A autarquia deve ser um parceiro das empresas, simplificando licenciamentos e facilitando o empreendedorismo.

Recursos Naturais

A gestão dos recursos naturais — água, solos, energia local — é uma das responsabilidades centrais dos municípios. A exploração excessiva ou o desperdício compromete o futuro.

O PLS defende uma política de **uso responsável e sustentável dos recursos**, com planos municipais de eficiência hídrica, reaproveitamento de águas residuais, incentivos à economia circular e envolvimento dos cidadãos na preservação ambiental.

SOCIAL

Infância

O futuro de uma comunidade começa nas suas crianças. Infelizmente, ainda existem desigualdades significativas no acesso à educação, à saúde e a atividades de qualidade para os mais novos.

O PLS defende que os municípios devem ser **espaços amigos da infância**, dinamizando mercados de creches acessíveis, programas de apoio escolar e atividades culturais e desportivas. A autarquia deve trabalhar em parceria com famílias, escolas, empresas e associações, criando condições para que cada criança cresça com dignidade, segurança e oportunidades.

Terceira Idade

Portugal é um dos países mais envelhecidos da Europa, e muitas vezes a resposta às necessidades da população sénior é insuficiente.

O PLS acredita que os municípios devem investir em **políticas ativas de envelhecimento saudável**, que incluam centros de convívio, programas intergeracionais e serviços de apoio domiciliário. O objetivo é combater o isolamento social e valorizar a experiência de vida dos mais velhos, promovendo a sua participação ativa na comunidade.

Deficiência

As pessoas com deficiência enfrentam ainda barreiras físicas e sociais que limitam a sua plena participação. Muitas cidades não estão preparadas para garantir acessibilidade universal.

O PLS propõe que os municípios adotem um **plano municipal de acessibilidades**, assegurando acessibilidade em todos os edifícios e transportes públicos, promovendo emprego inclusivo em parceria com empresas locais e apoiando famílias cuidadoras. Uma cidade acessível é uma cidade mais livre e justa.

Apoio às Vítimas

Sejam vítimas de violência doméstica, de crime ou de acidentes, estas pessoas precisam de respostas rápidas, eficazes e humanas.

O PLS defende que os municípios devem disponibilizar **gabinetes de apoio às vítimas**, em cooperação com associações especializadas, assegurando apoio psicológico, jurídico e social. Uma comunidade que protege os mais vulneráveis reforça a confiança dos cidadãos na justiça e na democracia.

Pobreza

A pobreza continua a ser uma realidade em muitas cidades portuguesas, mesmo nas mais dinâmicas. Combater a exclusão social exige políticas integradas.

O PLS acredita em **políticas de combate à pobreza que reforcem a autonomia das pessoas**, em vez de perpetuarem a dependência. As autarquias devem apoiar programas de formação profissional, empreendedorismo local, acesso à habitação digna e integração comunitária. O objetivo é criar condições para que cada cidadão possa reconstruir a sua vida com dignidade.

ECOLOGIA

Sustentabilidade

As cidades do futuro têm de ser sustentáveis, capazes de crescer sem destruir os recursos de que dependem. Infelizmente, muitas autarquias ainda tratam a sustentabilidade como um slogan e não como uma prioridade.

O PLS defende que cada município adote políticas que busquem a **sustentabilidade**, com metas claras em áreas como mobilidade, eficiência energética, gestão de resíduos e proteção ambiental, em colaboração com o meio empresarial. A sustentabilidade é, para nós, um equilíbrio entre liberdade de iniciativa e responsabilidade coletiva perante as gerações futuras.

Natureza

O contacto com a natureza é essencial para o equilíbrio humano e para a qualidade de vida das comunidades. No entanto, em muitas cidades, os espaços verdes são insuficientes, malcuidados ou pouco integrados na vida urbana, reduzindo o acesso das pessoas ao lazer, à tranquilidade e à biodiversidade.

O PLS defende que a valorização da natureza deve ser uma prioridade municipal. Propomos a expansão e requalificação dos espaços verdes urbanos, a criação de parques, corredores ecológicos e hortas comunitárias, bem como projetos de reflorestação que combatam a poluição e as ilhas de calor. A autarquia deve gerir a natureza como parte integrante da cidade, promovendo a ligação das pessoas aos ecossistemas locais e incentivando a educação ambiental desde a infância.

Água

A água é um bem escasso e precioso, mas continua a ser desperdiçada em fugas, consumos excessivos e falta de reutilização.

O PLS defende políticas municipais de **eficiência hídrica**, incluindo a modernização das redes de abastecimento, a recolha de águas pluviais e o reaproveitamento de águas residuais tratadas. Uma gestão inteligente da água reduz custos, protege o ambiente e garante segurança para o futuro.

Mar

Portugal é um país atlântico e muitas autarquias têm ligação direta ao mar. Porém, esta riqueza é frequentemente mal gerida, sofrendo com poluição, sobrepesca ou especulação imobiliária costeira.

O PLS acredita que os municípios costeiros devem liderar a defesa do mar, promovendo **economias azuis sustentáveis** e políticas de preservação costeira. O mar é fonte de alimento, energia, lazer e identidade: deve ser tratado como um património comum a proteger.

Meio Ambiente

Os desafios ambientais vão além da sustentabilidade local: poluição atmosférica, resíduos, ruído, perda de biodiversidade. Os municípios são a linha da frente no combate a estes problemas.

O PLS defende que cada autarquia recolha dados **ambientais locais**, com dados públicos em tempo real sobre qualidade do ar, água e solo, e promova políticas de economia circular em parceria com empresas e cidadãos. Mais informação significa mais capacidade de agir.

Defesa dos Animais

Os animais são parte da comunidade e devem ser respeitados e protegidos. Maus-tratos e abandono continuam a ser uma realidade grave em Portugal.

O PLS propõe que os municípios invistam em **centros de recolha animal dignos, programas de esterilização e campanhas de adoção responsável**. Defendemos também que a educação para o respeito pelos animais seja promovida nas escolas e nas comunidades locais.

Comunidades Locais

A ecologia não se faz apenas de leis ou planos técnicos, mas sobretudo de pessoas. Sem a participação das comunidades, qualquer política ambiental perde eficácia.

O PLS acredita na **ecologia participativa**, em que associações, escolas e cidadãos colaboram com a autarquia na gestão de projetos de reciclagem, voluntariado ambiental ou proteção do território. Cuidar do ambiente é, acima de tudo, cuidar da comunidade.

BEM-ESTAR

Qualidade de Vida

A qualidade de vida não depende apenas de rendimento: depende também de espaço público seguro, ambiente saudável, cultura acessível e redes de apoio comunitário. Muitas cidades crescem sem planeamento humano, sacrificando o bem-estar diário.

O PLS defende que as autarquias coloquem a **qualidade de vida como objetivo central da governação municipal**, avaliando todas as políticas públicas em função do impacto que têm na vida concreta das pessoas. Uma cidade próspera é, antes de tudo, uma cidade habitável.

Saúde Mental

A saúde mental é um dos maiores desafios sociais do nosso tempo. O isolamento, a precariedade laboral e o stress urbano aumentam os problemas psicológicos, muitas vezes sem resposta adequada.

O PLS acredita que os municípios podem liderar uma **rede de apoio comunitário à saúde mental**, em parceria com escolas, IPSS e centros de saúde. Propomos programas de sensibilização, espaços de convívio intergeracional e gabinetes de apoio psicológico acessíveis a jovens e idosos. A proximidade local é fundamental para quebrar estigmas e oferecer ajuda atempada.

Espaço Público e Urbanismo

O espaço público é a sala de estar coletiva de uma comunidade. Quando mal gerido, gera insegurança, degradação e perda de identidade urbana.

O PLS propõe um **urbanismo participativo, transparente e sustentável**, que promova ruas seguras, praças vivas, acessibilidade universal e integração de mobilidade suave. A autarquia deve facilitar o diálogo entre cidadãos, técnicos e investidores, para que o espaço público seja um bem comum de qualidade.

Desporto

O desporto é mais do que competição: é saúde, inclusão e coesão social. No entanto, em muitos municípios, a prática desportiva continua limitada a quem pode pagar.

O PLS defende que os municípios criem **infraestruturas desportivas acessíveis e programas comunitários de atividade física**, em parceria com associações e clubes locais. O desporto deve ser incentivado em todas as idades, promovendo estilos de vida saudáveis e fortalecendo o espírito comunitário.

Seniores

A população sénior é muitas vezes vista apenas como dependente, quando na verdade é um pilar de experiência e transmissão cultural.

O PLS defende políticas municipais que promovam o **envelhecimento ativo**, com espaços de convívio, voluntariado sénior, formação digital e atividades culturais adaptadas. Valorizar os mais velhos é valorizar a memória e a continuidade da comunidade.

Cuidados Paliativos

O fim da vida é uma etapa inevitável, mas muitas vezes esquecida pelas políticas públicas. A falta de cuidados paliativos adequados gera sofrimento desnecessário para doentes e famílias.

O PLS propõe que os municípios apoiem a criação de **redes locais de cuidados paliativos**, em cooperação com entidades intermunicipais, hospitais, IPSS e voluntários.

SOCIEDADE

Liberdade Política

A democracia local só existe plenamente quando há liberdade política efetiva. Muitas vezes, as autarquias tornam-se espaços de hegemonia partidária e clientelismo.

O PLS defende um **municipalismo plural e transparente**, onde todas as forças políticas e movimentos cívicos possam participar sem bloqueios. Queremos assembleias municipais abertas à cidadania, transmissão digital de reuniões e escrutínio facilitado. A liberdade política é a base da confiança democrática.

Liberdade Social

Cada cidadão deve ser livre para viver a sua vida de acordo com as suas escolhas, desde que respeite a liberdade dos outros. Infelizmente, em muitas comunidades, persistem preconceitos e exclusões.

O PLS acredita que os municípios podem promover a **liberdade social através de políticas que chegam a todos os cidadãos**. Uma autarquia que respeita as diferenças cria uma comunidade mais forte e coesa.

Emigração

Milhares de portugueses continuam a procurar oportunidades fora do país, deixando comunidades envelhecidas e laços familiares frágeis.

O PLS defende que os municípios mantenham uma **ligação ativa às suas comunidades emigrantes**, promovendo redes de contacto, programas de investimento local e eventos culturais que reforcem a ligação às raízes. O município pode ser uma ponte entre quem ficou e quem partiu.

Imigração

O aumento da imigração é uma realidade nas grandes cidades, trazendo diversidade cultural, mas também desafios de integração.

O PLS acredita que as autarquias devem ser **espaços de acolhimento e inclusão**, apoiando o acesso dos imigrantes a serviços públicos, ensino da língua portuguesa e oportunidades de participação comunitária. Integrar é garantir coesão social e prevenir tensões futuras.

Associativismo

As associações locais são o coração da democracia participativa: culturais, desportivas, sociais, recreativas. Muitas vezes fazem mais com menos recursos do que o próprio Estado.

O PLS defende que os municípios apoiem o **associativismo com critérios claros e transparentes**, garantindo igualdade de acesso a apoios, mas também exigindo responsabilidade na gestão. Uma rede associativa forte é sinal de uma sociedade civil viva e autónoma.

Imprensa

A comunicação social local é essencial para a transparência democrática, mas enfrenta sérias dificuldades de sobrevivência.

O PLS acredita que os municípios devem promover a **liberdade e independência da imprensa local**, garantindo acesso à informação pública, mas recusando práticas de dependência financeira que comprometam a imparcialidade. Uma imprensa livre é uma autarquia saudável.

Cultura

A cultura é identidade, criatividade e economia. Mas demasiadas vezes as políticas culturais locais são elitistas ou descoordenadas.

O PLS defende uma **política cultural aberta e descentralizada**, que apoie tanto as grandes instituições como os pequenos grupos locais, e que leve a cultura a todos os bairros.

Juventude

Os jovens são o futuro das cidades, mas frequentemente não encontram espaço de participação e oportunidades.

O PLS propõe **conselhos municipais de juventude com poder real de influência**, programas de empreendedorismo jovem e espaços de convívio e inovação. Uma autarquia que escuta os jovens prepara-se para o futuro.

O PARTIDO LIBERAL SOCIAL

PLS

O PARTIDO LIBERAL SOCIAL

O Partido Liberal Social nasce da convicção profunda de que é possível aliar liberdade com dinamismo social, iniciativa individual com solidariedade coletiva, e progresso económico com sustentabilidade ecológica.

Esta visão não é apenas um ideal, mas sim uma prática concreta, vivida por sociedades europeias mais avançadas, as quais admiramos e com as quais partilhamos valores fundamentais.

Somos Liberais porque acreditamos profundamente na força, criatividade e liberdade individual de cada cidadão. O liberalismo que defendemos rejeita o autoritarismo em todas as suas formas, sejam estas provenientes da esquerda ou da direita, conservadoras ou progressistas. O nosso compromisso é com a liberdade plena de escolha e de expressão, sempre em respeito pela liberdade dos outros.

Somos Sociais porque entendemos que a verdadeira liberdade só é possível com igualdade de oportunidades. Acreditamos num sistema social eficaz, com elevada mobilidade social, que proteja aqueles que realmente precisam e garanta condições dignas a todos, sem cair no assistencialismo paternalista nem na expansão descontrolada do Estado. A nossa visão social promove uma rede de segurança responsável e sustentável que estabelece acordos entre a sociedade e o cidadão.

Somos Ecologistas porque acreditamos na preservação dos nossos ecossistemas como uma visão estratégica de desenvolvimento, assim como, uma responsabilidade perante as gerações futuras. A nossa política ecológica aposta na inovação, na ciência, na educação e numa consciência ecológica que envolva todas as comunidades.

Como partido, estruturamos a nossa ação política assente em três pilares essenciais: capital organizacional, capital humano e capital intelectual. Apostamos na eficiência e transparência internas, utilizando ferramentas digitais para dinamizar a participação dos nossos membros e simpatizantes, garantindo processos claros, éticos e transparentes.



Privilegiamos a formação contínua dos nossos membros através da nossa Academia de Formação e do nosso Centro de Estudos, promovendo a capacitação política, económica, social e ecológica. Queremos que cada membro seja não só um participante ativo, mas também um verdadeiro agente de mudança na sociedade portuguesa.

Praticamos uma política de proximidade, defendendo a descentralização como princípio fundamental, tanto dentro do partido como na gestão pública. Estamos comprometidos em trazer as decisões políticas para mais perto dos cidadãos, envolvendo as comunidades locais e regionais em processos participativos, transparentes e eficazes.

Somos reformistas porque acreditamos que Portugal precisa urgentemente de reformas estruturais. Queremos um Estado moderno, digital e desburocratizado, uma justiça independente e rápida, um sistema eleitoral próximo dos cidadãos, e uma economia aberta, competitiva e inovadora.



Somos europeus convictos e valorizamos profundamente as relações atlânticas. Apostamos numa política externa ativa, participativa e alinhada com as nossas alianças históricas e estratégicas, como a União Europeia, a NATO e a CPLP, sempre defendendo os interesses nacionais e contribuindo para um mundo mais pacífico e estável.

O Partido Liberal Social não é um partido de protesto. Somos um partido de soluções pragmáticas e de governação responsável. Apresentamo-nos aos portugueses como uma verdadeira alternativa ao bipartidarismo e ao estatismo enraizados na política nacional, oferecendo uma visão do futuro que desejamos construir juntos.



LIBERAL



SOCIAL



ECOLOGISTA

PORQUÊ O LIBERALISMO SOCIAL

Portugal encontra-se numa encruzilhada, confrontado com desafios económicos, sociais e ecológicos significativos. É precisamente nesta interseção que o Liberalismo Social oferece soluções mais eficazes e comprovadas.

O Liberalismo Social destaca-se como a ideologia capaz de responder às necessidades contemporâneas de Portugal. **Ao olhar para a realidade dos países mais desenvolvidos da Europa, como os Países Baixos, a Dinamarca ou a Suíça, é evidente que a combinação de liberdade económica e social com uma rede sólida de proteção social promove não só o crescimento económico sustentável, mas também altos níveis de bem-estar e coesão social.**

Estes países, que frequentemente lideram rankings mundiais de qualidade de vida, competitividade económica e felicidade, demonstram claramente que ser liberal não significa abdicar do social. Pelo contrário, os países mais liberais são precisamente aqueles que mais investem em políticas sociais, muitas vezes apresentando gastos sociais elevados em percentagem do PIB per capita, sem comprometer a eficiência económica nem a liberdade individual.

A nossa escolha pelo Liberalismo Social assenta na convicção de que a verdadeira liberdade individual é indissociável de um sistema social eficiente e sustentável. Este modelo assegura oportunidades iguais para todos os cidadãos, independentemente da sua origem ou condição social, promovendo uma sociedade dinâmica e inovadora, com elevada mobilidade social.

Acreditamos firmemente num mercado aberto, competitivo e livre, como motor fundamental para a criação de riqueza e emprego. Contudo, reconhecemos que só um Estado eficiente e transparente pode assegurar a igualdade de oportunidades e uma rede de segurança social justa e sustentável. É este equilíbrio que o Liberalismo Social propõe e que está na génese dos países europeus com maior sucesso social e económico.

A experiência internacional mostra-nos claramente que o aumento da despesa social não precisa de estar associado a uma expansão descontrolada do Estado, nem à perda de competitividade. Pelo contrário, a responsabilidade fiscal, a eficiência da gestão pública e a inovação nas políticas sociais são características distintivas das sociedades liberais sociais, que conjugam liberdade económica com solidariedade coletiva.

Optar pelo Liberalismo Social é optar por uma sociedade mais livre, mais justa e mais sustentável. É optar por um Estado que funciona ao serviço dos cidadãos, não como um fim em si mesmo, mas como um meio para garantir a dignidade humana, a igualdade de oportunidades e o progresso económico sustentável.

O Liberalismo Social oferece a Portugal a possibilidade real de mudar o estigma de décadas de estatismo e burocracia excessiva, ao mesmo tempo que promove um investimento eficaz e sustentável na dimensão social.

Chegou o momento de colocar Portugal no caminho certo. O Liberalismo Social não é apenas uma opção ideológica, mas uma solução prática e comprovada, capaz de responder aos desafios contemporâneos do nosso país.

Acreditamos profundamente que esta é a escolha mais acertada para garantir um futuro mais próspero, justo e livre para todos os portugueses.



AGENTES DE MUDANÇA

**PARTIDO
LIBERAL SOCIAL**

WWW.PARTIDOLIBERALSOCIAL.PT