

O Alentejo de amanhã

Bom dia a todos

O meu nome é Hugo Marques e sou licenciado em Planeamento e Gestão do Território pela Universidade de Lisboa. O meu objectivo seria discursar no II Congresso do Alentejo mas, devido a um mau serviço de transportes públicos, não me foi possível estar presente.

Este meu discurso divide-se em diversas partes, entre elas, explicar o que é o Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território (PNPOT) e o que é o Programa Regional do Ordenamento do Território (PROT). Vi o abaixo assinado em que exigia que o PNPOT incluísse o aeroporto de Beja, juntamente com um forte ataque ao documento em causa, afirmando que este se esquecia do Alentejo. Contudo à que saber o que é o PNPOT. De facto ele tem muitas falhas ao ocultar temas como a defesa nacional, energias renováveis, alimentação, economia e preservação dos oceanos e a rede de ensino superior, e que eu tive a oportunidade de os apresentar através do portal “Participa”, tendo, assim, acesso a toda a documentação do PNPOT bem como analisar, avaliar e expor a minha visão. Contudo, temos de analisar qual a diferença entre o PNPOT e um PROT porque, mesmo que se aborde o tema dos transportes, o PNPOT não deve referir a uma área específica do país ou a um transporte específico. Existem eixos e objectivos mas fala apenas em reforço na conectividade na ferrovia, reforço nos interfaces, etc., não abordando a construção do aeroporto do Montijo, mas abordando a ampliação do aeroporto de Lisboa sem especificar o espaço. Como tal, o que é o PNPOT? Segundo a legislação portuguesa em vigor (Lei de Bases Gerais da Política Pública de solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo, DL nº80/2014 de 14 de Maio) o artigo 31º indica quais os objectivos, sendo estes:

- Definição do quadro comunitário para o desenvolvimento territorial integrado, harmonioso e sustentável do país, tendo em conta a identidade própria da sua diversidade regional e a sua inserção no espaço da União Europeia (U.E.);
- Garantir a coesão territorial do país atenuando as assimetrias regionais e garantindo a igualdade de oportunidades;
- Estabelecer a tradução territorial das estratégias de desenvolvimento económico e social, as grandes opções de investimento público com impacto territorial significativo, as suas prioridades e respectiva consagração, considerando designadamente as estratégias defendidas para a ampliação dos fundos comunitários e nacionais;
- Articular as Políticas Sectoriais com incidência na Organização do Território;
- Racionalizar o povoamento e a implantação de equipamentos estruturantes e a definição das redes;
- Estabelecer os parâmetros de acesso às funções urbanas e às formas de mobilidade;
- Definir os princípios orientadores da disciplina de orientação do território;

- Concretizar as políticas europeias de Desenvolvimento Territorial.

Em suma, quando analisamos o PNPOT o mesmo aborda de uma forma generalizada não dizendo que tem de ser o ponto A ou o ponto B na área A ou na área B do país, mas dando somente um conjunto de áreas que se deve realizar investimentos. O actual PNPOT, mesmo com as suas falhas, deixa uma margem muito grande para que sejam os PROT's a poderem aplicar esses mesmos objectivos, consoante as condições do território onde actua, coordenados pelas CCDR's que podem propor ao Governo que o programa seja estruturado em unidades de planeamento correspondentes a espaços sub-regionais. Como tal, é nele que devemos discutir o futuro do aeroporto de Beja. Informo desde já que tanto pelas palavras do Sr. Ministro do Ambiente no fecho da discussão pública do PNPOT como no próprio programa, não é possível a construção do aeroporto do Montijo, tornando, assim, viável um outro conjunto de opções como Beja (que neste momento é, a meu ver, a mais viável), ou Coimbra ou outra área do país que o beneficie.

O PNPOT demonstra um resumo das necessidades nacionais e das suas tendências, os seus objectivos e estratégias bem como as mudanças críticas que ocorre, não prendendo nenhuma região a nenhum objectivo ou linha orientadora específico, dando uma maior autonomia das CCDR's nos desafios regionais, ou seja, se com este programa determinadas regiões não crescerem só pode ser por culpa das próprias regiões e conseqüente mau uso dos programas e políticas de Ordenamento do território, optando por um conjunto de políticas que ficam bonitas num documento mas sem força para seguirem em frente. Este resumo é fundamental para se repensar no desenvolvimento da Administração Autárquica no Ordenamento do Território e colmatar algumas lacunas. Para tal, é essencial os municípios deixarem de realizar os Planos Directores Municipais (PDM) e comecem a realizar os Planos Intermunicipais do Ordenamento do Território (PIMOT) pela razão deste ser um instrumento de natureza estratégica que visa a articulação entre áreas territoriais de natureza estratégica que, pela sua interdependência, necessita de cooperação integrada, abrangem a totalidade ou parte das áreas territoriais pertencentes a dois ou mais municípios vizinhos e são planos que visam articular as estratégias de desenvolvimento económico e social dos municípios envolvidos, designadamente nos seguintes domínios:

-Estratégia Intermunicipal de protecção da natureza e da garantia da qualidade ambiental;

-Coordenação da incidência intermunicipal dos projectos de rede, equipamentos, infra-estruturas e distribuição de unidades industriais, turísticas, comerciais e de serviços, constantes do PNPOT, dos PROT's e do PS aplicáveis;

-Estabelecimento de objectivos a médio prazo de racionalização de povoamento;

-Definem um modelo de organização territorial estabelecendo directrizes para o uso integrado do território abrangido, a definição das redes intermunicipais das infra-estruturas, equipamentos, transportes e serviços, padrões mínimos e objectivos a atingir em matéria de qualidade ambiental.

Ou seja, conseguimos ver não só o nosso território como o que está à sua volta, impedindo situações de construções indevidos de equipamentos como piscinas, escolas, bibliotecas que

poderiam ser coordenadas entre municípios e não serem competições entre si. Já o PDM abrange todo o território do município e que, com base na estratégia do desenvolvimento local, estabelece a estrutura espacial, a classificação básica do solo bem como parâmetros de ocupação considerando a implementação de equipamentos sociais e desenvolve a qualificação dos solos urbano e rural. Por outras palavras, somente faz 50% e vê o seu território como uma ilha, acabando por haver uma outra estratégia. Para o Alentejo, sendo uma região portuguesa carenciada e somente lembrada em tempo de eleições, seria importante optar por uma mudança onde os municípios trabalhassem em cooperação e não em competição, pois os verdadeiros concorrentes são as regiões espanholas, francesas, belgas, alemãs, italianas, entre outras. É um erro nosso fazer com que Beja compita com Évora, com Sines ou Ponte-de-Sôr. Deve sim cooperar entre si e neste sentido seria com a elaboração de PIMOT's que obrigaria todos a trabalharem para os mesmos objectivos. Esta forma de pensar vai ao encontro do que defende o PNPT pois o mesmo diz que "(...) promover um sistema urbano policêntrico propicia uma organização territorial mais equilibrada e estruturada para um conjunto de cidades que proporcionam uma diversidade de funções e relações interurbanas e rurais-urbanas e criam oportunidades de vida e de bem estar às populações.". Acrescenta ainda que responder ao desafio do desenvolvimento urbano policêntrico à escala europeia passa por aumentar o número de cidades portuguesas com capacidade de inovação e polarização de ambiente supra-nacional. Estas cidades em conjunto com as regiões envolventes, deverão, pois, fortalecer o seu posicionamento internacional e que este tipo de organização tente evitar a concentração excessiva nas metrópoles e a potenciar a revitalização das pequenas e médias centralidades, prossupõe a relação e conectividade em diversas escalas entre diferentes densidades e formas de povoamento, tendo em vista fortalecer os recursos urbanos e explorar complementaridades que potenciem a criação de massa crítica. O desenvolvimento urbano policêntrico constitui assim um factor de coesão ao nível nacional.

Sendo agora mais específico sobre a importância do aeroporto de Beja, deixem-me indicar os eixos do PNPT que nos dá sinais sobre a não construção do aeroporto do Montijo. Começamos pelo facto do PNPT estar dividido e, cinco grandes desafios territoriais:

- 1 – A gestão dos recursos naturais de forma sustentável;
- 2 – Promoção de um sistema urbano policêntrico;
- 3 – Promover a inclusão e valorizar a diversidade territorial;
- 4 – Reforçar a conectividade interna e externa;
- 5 – Promover a governança territorial.

No que diz respeito ao primeiro ponto (gestão dos recursos naturais de forma sustentável) o mesmo indica que "(...) numa visão global e sistémica, o bem estar social e o crescimento económico depende do capital natural" acrescentando ainda este "(...) deve ser assumido e prosseguido como um factor diferenciador e valorizador dos territórios e consequentemente como factor equilibrado de distribuição da riqueza em Portugal, tornando-se um valor apropriado pela sociedade. Tendo presente a situação de partida em matéria de perigos, vulnerabilidades e riscos, e considerando o actual quadro de incerteza e de mudança

climática, é presente antecipar que os territórios são mais vulneráveis” e que “é fundamental conhecer e prever para poder actuar com antecedência às novas realidades. Aumentar a resiliência sócio ecológica dos territórios e antecipar a resposta em situação adversa constitui a forma mais adequada de enfrentar a mudança”. Há, ainda, uma nota que gostaria de salientar que é a existência de dois mapas, sendo um sobre o capital natural de biodiversidade, em que a área onde se prevê o aeroporto do Montijo é uma área protegida pela Rede Natura e pertencente ao sistema litoral. Para além disso, existe um segundo mapa que nos mostra que este aeroporto se localizará num aquífero. Eu lembro-me do escândalo que foi o facto de se ter construído o Freeport sob o maior aquífero da Bacia Sedimentar do Tejo, mas parece que um aeroporto é menos grave. Só por estas três razões: ser uma área de costa; ser área protegida pela Rede Natura; e estar sob o maior aquífero da Bacia Sedimentar do Tejo; já não é possível a construção de um aeroporto. PONTO FINAL!

Para além destes pontos apresentados, há notícias de que a APA (Agência Portuguesa do Ambiente) já tinha entregue para análise o relatório do impacto ambiental deste projecto. Eu próprio já contactei quatro vezes a APA e sempre recebi a mesma resposta: “o relatório ainda não está público porque ainda não está terminado”. Gostaria de saber se é a comunicação social ou a APA que estão a mentir, mas ficarei a aguardar por tal relatório relembrando a APA que o novo PNPO expressa que a valorização do capital natural significa reconhecer que os valores e recursos naturais são fonte de matérias primas e bens essenciais, sendo os ecossistemas naturais prestadores de serviços fundamentais para a qualidade de vida, geração de riqueza, desenvolvimento económico e social, e acrescenta ainda que os três recursos estratégicos para a programação da qualidade de vida e geração de riqueza são a água, o solo e a biodiversidade. Tudo o que o novo aeroporto irá destruir. Se este é o PNPO que irá entrar em vigor, e se o Sr. Ministro do Ambiente chegou a afirmar que, segundo ele, a procura e o consumo de recursos irá levar a níveis insuportáveis da sua utilização, que a água é um recurso crítico e que no nosso território recebemos menos do que é necessário tendo que saber gerir e conservar, e combater o avanço do mar e o recuo da costa evitando a construção nessas áreas, podemos afirmar que o projecto Portela + 1 não é aprovado, levantando uma questão: Quem serão aqueles que vão receber indemnizações do Estado por terem adquirido terrenos e feito investimentos com a promessa da construção deste aeroporto? De facto, esta é uma estória com muitos panos para mangas.

Tendo em conta tudo o que já foi referido temos de ter uma noção que a necessidade de adopção de modelos de governança mais eficazes, eficientes, transparentes e responsáveis, resulta da crescente importância de diversos factores externos e internos. Assim, a minha visão para o Alentejo passa por uma nova política de energia. Sendo o mercado energético liberalizado, não encontro nenhum impedimento para a união das Camaras Municipais em volta de uma empresa Intermunicipal de energia que utilizaria os edifícios camarários para a instalação de painéis solares para a produção de energia e respectiva venda de rede. Esta instalação poderia ter o apoio dos municípios onde estes cederiam os seus telhados para a colaboração de painéis solares em troca de reduções fiscais como no IMI, por exemplo. A produção de energia seria brutal e os seus custos muito reduzidos atraindo pessoas e empresas. Porém, energia a preços baixos não é o suficiente para atrair empresas. É necessário melhores acessibilidades como uma ligação ferroviária melhorada entre Sines-Beja-Évora-Lisboa, Sines-Beja-Évora-Espanha e Beja-Faro, sempre com paragem no aeroporto de

Beja para que este se torne rentável, ajudando esta cidade alentejana a transformar-se na Frankfurt portuguesa onde diversas companhias aéreas teriam lá o seu HUB para transferir os seus bens e passageiros de uma forma rápida, segura e eficaz, para outras partes do mundo. Para tal seria necessário desenvolver-se duas novas áreas Metropolitanas: Beja e Évora. De Évora deslocalizava-mos a empresa Embraer para a cidade de Beja e utilizávamos as suas instalações, e outras, para a construção de uma grande escola de aeronáutica, com cursos profissionais e superiores onde se formariam pilotos, engenheiros aeronáuticos, comissários de bordo e tudo o que engloba a aeronáutica a nível administrativo e operacional. Évora seria a grande cidade alentejana de formação profissional, universitária e de investigação científica relacionada com os transportes. No caso de Beja, esta seria a cidade industrial de produção e interface logística que receberia nas imediações do seu aeroporto, e sem prejudicar o seu crescimento, a empresa Embraer e tentaria a empresa Bombardier que, não só beneficiaria a posição de Portugal no sector aeronáutico como a nível ferroviário, visto que a Bombardier trabalha na construção de composições de circulação dando um enorme apoio à CP e ao Entroncamento com a reparação do material circulante. Fazia-se, assim, de Beja um grande polo industrial com boas ligações internas e externas. Quanto a Sines, já fora das duas novas Áreas Metropolitanas pensadas, continuaria a ser a mais importante porta de entrada de todo o Alentejo e um polo industrial na construção automóvel. No que respeita às restantes áreas seriam importantes produtores de bens alimentares, exploração mineira, produção de energias limpas e preservação da natureza. As grandes cidades só conseguem sobreviver se tiverem comida para os seus habitantes e a preços acessíveis. Como tal, é importante desenvolver-se um conjunto de áreas que possam fornecer, com qualidade, o alimento necessário a estas cidades, não havendo, nem devendo haver, nenhuma vergonha de nenhum município em que grande parte do seu território seja de preservação da natureza e de desenvolvimento agrícola.

Em resumo, os grandes panos que eu defendo para o Alentejo passam por:

- Um aeroporto Internacional e funcional;
- Captação de empresas ligadas à aeronáutica, ferrovia, energias renováveis e alimentação;
- Criação de uma escola de aviação;
- Melhorias de conexões ferroviárias;
- Auto-suficiência energética e respectiva formação;
- Novas políticas coordenadas de ordenamento do território e administração autárquica.

Tenho a certeza de que o Alentejo seria tão desenvolvido e sustentável que Portugal teria de pedir o especial favor para fazer parte dele pois tem tudo o que é necessário para atingir grandes crescimentos. Basta saber se existe, para tal, vontade política.