CONTRIBUTO DE AMALENTEJO NA AUDIÇÃO DE 27.3.2019 PROMOVIDA NA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA SOBRE A **PPL 148/XIII/3.ª** - APROVA A PRIMEIRA REVISÃO DO PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (PNPOT), PELO GRUPO DE TRABALHO PARA O PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO, CRIADO NO ÂMBITO DA COMISSÃO DE AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO, DESCENTRALIZAÇÃO, PODER LOCAL E HABITAÇÃO

AMAlentejo saúda a iniciativa desta audição conjunta, agradecendo o convite que lhe foi dirigido e coloca a V. Excelências, para reflexão e consideração, as seguintes questões:

1. A Constituição da República consagra, desde 2 de Abril de 1976, a existência de Regiões Administrativas no Continente como um importante pilar do Estado de Direito Democrático e a Lei Quadro das Regiões Administrativas, aprovada por unanimidade pela Assembleia da República, consagrando-lhes, desde 6.6.1991, importantes atribuições nas áreas do
a) Desenvolvimento económico e social;
b) Ordenamento do território;
c) Ambiente, conservação da natureza e recursos hídricos;
d) Equipamento social e vias de comunicação;
e) Educação e formação profissional;
f) Cultura e património histórico;
g) Juventude, desporto e tempos livres;
h) Turismo;
i) Abastecimento público;
j) Apoio às actividades produtivas;
l) Apoio à acção dos municípios.

Na presente versão do PNPOT, há a necessidade de se concluir com proposta de organização política e institucional, as seguintes afirmações, como por exemplo: "...*os territórios deverão ser organizados* em regiões, *tendo por base uma estrutura política*, institucional e *administrativa eficiente*, a qual tem capacidade de planeamento e gestão de apoio ao sector do ensino, saúde, legislação, emprego e transportes, *com capacidade de* coordenação política *e institucionalmente de envolver os cidadãos nos processos de* avaliação e *decisão*." E que "*Isto implica processos de desconcentração e, sobretudo de descentralização, que desenvolvam as competências e os recursos a nível municipal, intermunicipal e regional* de acordo com a Constituição da República e a criação de condições políticas para a consolidação do processo de regionalização…"

Propomos que se acrescentem estas precisões nestas frases, porque na verdade, nada se propõe de concreto sobre a necessária e urgente alteração do modelo de governo regional ao nível do continente

pois, tem-se adiado a eleição directa do poder político - só com cidadãos eleitos democraticamente pelas populações - até hoje, assente nas CCDR.s.

Ora, estas estruturas governamentais exercem funções administrativas do Estado muito aquém das necessidades de planeamento, gestão e controlo da evolução sustentável do território e que, à revelia do espírito da Constituição, detêm as funções regionais cujo poder regional se devia evidenciar pela maior justiça social e proximidade com as populações.

De acordo com a Lei Fundamental do País, é incontornável para o Poder Local Democrático ter, através das eleições regionais, eleitos com poder de decisão, como por exemplo, em infraestruturas e equipamentos colectivos em sistema de transportes regionais com redes e serviços de oferta mais próximos das populações e das actividades sociais e económicas .

Os resultados desta situação de adiamento da solução democrática pela continuação do exercício regional baseado nestas CCDR.s (usurpação ilegítima) de representação das populações e dos seus interesses objectivos de desenvolvimento sustentável - próprio dum governo centralista e asfixiante dos territórios no plano regional -, são modelos impostos de cima para baixo, cuja incidência evidenciam aumentos de custos de vida para as populações e quando se pretende desenvolver programa regional com aplicação dos fundos europeus dos sucessivos quadros comunitários de apoio, os resultados estão bem patentes nas cada vez mais profundas e inaceitáveis assimetrias regionais que caracterizam hoje a realidade nacional e que constituem uma ameaça à sua indispensável coesão e harmonia.

As regiões e os municípios estão cada vez mais endividados e as políticas de ordenamento do território têm tido consequências negativas na vida das populações.

Inscrever a necessidade de se reforçar a democracia da República, é sublinhar que as regiões administrativas definidas no PNPOT possam ser dirigidas, em controlo democrático das populações mais próximas de cada região, por eleitos e reconhecer às autarquias o poder efectivo para representar e dirigir os espaços regionais até à sua criação e instituição em concreto.

No caso do Alentejo, nos moldes propostos no "Projecto de Lei de iniciativa cidadã que cria a Comunidade Regional do Alentejo", cujo texto se anexa, a proposta inclui medidas que AMAlentejo considera essenciais para garantir o aprofundamento da democracia participativa (Artigo 2.º da CRP), um avanço no princípio da subsidiaridade, uma afirmação de respeito da autonomia das autarquias, uma porta aberta à efetiva descentralização democrática da Administração Pública (Artº 6.º da CRP) e um instrumento para a promoção do desenvolvimento harmonioso do território nacional (Artº 9.º alínea g) da CRP).

Tudo princípios plasmados na Constituição da República há 43 anos e cujo incumprimento, em muito contribuem para o descrédito da política e dos partidos, para a desmobilização e desinteresse das portuguesas e portugueses pela coisa pública e, não menos grave, para a descredibilização do Regime Democrático bem patente no decréscimo de votantes nos actos eleitorais. Esta é, em nosso entender, uma leitura que não pode ser mais adiada e que ao ser assumida pela Assembleia da República como proposta de Reforma Política e Institucional, ela deve ser acompanhada, num período de transição de cinco anos, por um quadro legislativo que reformule entidades (ex: onde estão as Autoridades de Urbanismo, onde estão leis que reformem o sector do Transporte Público Urbano, onde estão os Observatórios da Mobilidade, do Ambiente, da Energia, para além da actual orientação de contratualizar as Obrigações de Serviços Públicos em redes de TP?,), e novos instrumentos de planeamento, gestão, controlo e financiamento, a consagrar o reforço do Estado Social.

2. **AMAlentejo** considera que **o PNPOT na sua versão actual e o PNI 2030, que dele é indissociável,** são programas que não reflectem o equilíbrio entre Regiões, de continuidade das políticas litoralizantes e centralistas do passado, acentuando o aumento dos "Custos Escondidos" devidos à dispersão urbana e com as quais é necessário e urgente romper e dar alternativa. Não tendo sido elaboradas com a participação dos Municípios e das CIM.s, em geral, sem dar reconhecimento ao poder das consulta públicas devem assumir no quadro de debate democrático e que estão, no caso desta Região, esquecidas ou de costas voltadas para o Alentejo como um todo, que não salvaguardam o desenvolvimento sustentável e a coesão social de todo o território nacional pelo que, caso seja mantido na sua versão actual,**, mais uma vez se atrasa a capacidade de haver rápidas transformações sociais, económicas, ambientais e energéticas de desenvolvimento sustentável.**

Para Portugal reformular as suas políticas de ordenamento do território, em que o seu território seja entendido como um todo que se quer coeso, mais equilibrado demograficamente e mais justo e solidário, em que a justiça social e territorial, permita o acesso dos cidadãos aos serviços públicos essenciais e de qualidade garantida e diminua as assimetrias sociais, igualitário e solidário, há que apresentar proposta de lei, neste caso, o PNPOT com um programa mais coerente e congruente com estes objectivos.

Aos justos e assertivos discursos sobre a necessidade de olhar para o interior do País e promover políticas que permitam o seu desenvolvimento, condição essencial para a resolução de muitos dos graves problemas que contribuem para a crescente degradação da qualidade de vida das populações, sejam as do interior, sejam as concentradas nas grandes áreas metropolitanas; têm que corresponder medidas claras e concretas que manifestamente não constam nas actuais propostas do PNPOT e do PNI2030. O PNPOT terá de assumir um período de transição nos próximos cinco anos e deve inscrever em cada região, o maior protagonismo dos Municípios e CIM.s em programas de acção, por exemplo, nas áreas de urbanismo e transportes de acordo com objectivos e metas de sustentabilidade, como as que podem ser conseguidas com políticas públicas de menor dependência do uso do automóvel e maior aposta no sector ferroviário.

Neste sentido, AMAlentejo considera fundamental, no plano dos transportes e respectivas infraestruturas (ferroviárias, rodoviárias, marítimas e aéreas), a discussão e inscrição no PNPOT e no PNI2030, como medidas prioritárias e de interesse nacional, sejam as medidas avançadas pela Plataforma Alentejo na "Estratégia Integrada de Acessibilidade do Alentejo nas Ligações Nacional e Internacional", que têm vindo a ser amplamente divulgadas e discutidas e atempadamente entregues ao Governo e a todos os Grupos Parlamentares da Assembleia da República entre as quais não podemos deixar de sublinhar as propostas referentes à rede ferroviária a qual deve servir de suporte a um novo modelo de ordenamento territorial e cuja concretização é essencial para, entre outras,:

- **contribuir para contrariar a contínua perda de população, o seu envelhecimento e a desertificação física de um território que representa mais de ⅓ do território nacional ao aproximar os seus principais pólos de desenvolvimento dos mercados através do transporte ferroviário, electrificado e modernizado, podendo oferecer outras condições de multimodalidade quer no interior do território quer nas ligações exteriores para, entre outras, vencer o tempo e distância, obstáculos a uma eficiente aproximação de comunidades**

- **dar coerência a uma verdadeira rede ferroviária nacional e contrariar a errada política de corredores desarticulados entre si, como propõe a proposta de revisão do PNPOT, o que obriga a rever toda a política pública de investimento, em particular, a que está no**

PNI2030 e que a não ser alterada, deixa os territórios do interior sem alternativa ferroviária ao rodoviário. Pretende-se implementar o reequilíbrio da exploração com a interoperabilidade da rede ferroviária afectando-a a todos os serviços de oferta a passageiros e mercadorias, seja no tráfego nacional, interregional e regional/local.

- **garantir ao Porto de Sines e Algarve uma dupla solução ferroviária (pelo Poceirão e pela Funcheira/Beja) para a sua ligação a Caia e ao Norte de Portugal respectivamente, com a electrificação e modernização de toda a linha do Alentejo já existente e que o PNPOT não refere.**

- **Permitir dinamizar a capacidade da exploração ferroviária essencial para dinamizar a operação empresarial da Península de Setúbal;**

- **garantir a duplicação da ligação ferroviária Lisboa ao Algarve hoje assente apenas na linha do Sul, já com graves constrangimentos para conciliar o transporte de passageiros e mercadorias. Anteriormente os serviços comerciais já eram efectuados pela linha do Alentejo;**

- **garantir a electrificação e modernização da linha do Leste entre Abrantes e Elvas/Badajoz e uma solução ferroviária intermédia que assegure a ligação da cidade e do seu tecido para serviços comerciais para passageiros e mercadorias beneficiando da valência existente nas instalações fixas da Estação de Portalegre;**

- **assegurar a ligação multimodal entre as cidades capitais de distrito do Alentejo a Lisboa, ao Porto de Sines/Litoral Alentejano, ao Algarve, ao hinterland Espanhol;**

- **garantir a viabilização da utilização do aeroporto internacional de Beja e a sua, mais fácil, inserção no sistema aeroportuário do Continente com a interligação de todos os aeroportos internacionais, além de permitir soluções regionais mais abrangentes de integração e coesão social e territorial, como o desenvolvimento do modelo de "urban transit village"; De modo a reduzir as distâncias percorridas por pessoas e mercadorias, apostando na redução dos custos escondidos provocados pela dispersão urbana e no reforço da oferta do TP urbano em alternativa ao automóvel.**

- **potenciar os mais de 2500 milhões de euros de investimento público feito no E.F.M. de Alqueva e responder às necessidades crescentes do emergente sector agro-industrial garantindo-lhe uma acessibilidade ferroviária intermédia (tram-Train e cargo-tram) cuja inexistência está hoje a impedir o investimento estratégico diversificado e orientado para a sustentabilidade do Alentejo - Amalentejo considera muito importante que o PNPOT inscreva a necessidade de elaboração de um Plano Estratégico específico para a área de influência de Alqueva (cerca de 900 mil hectares), como por exemplo, um "Esquema de Coerência Territorial" transfronteiriço, planeando e organizando as infraestruturas do território com critérios de sustentabilidade, neste caso, entre o Alentejo e a Extremadura espanhola.**

- **garantir o acesso ferroviário às explorações mineiras de Neves Corvo e Aljustrel, a indústria extractiva dos mármores e outras indústrias já existentes tornando-as mais competitivas e mais amigas do ambiente;**

- **reforçar as ligações ferroviária transfronteiriças entre Portugal e Espanha (Ramal de Cáceres, Linha do Leste e Évora-Caia) em coerência territorial entre Comunidades Intermunicipais e para um maior controlo da ocupação e uso do território;**

- **propor um Observatório do Território e um Observatório da Mobilidade para tornar mais ordenado, mais coeso, mais harmonioso, mais atrativo e mais competitivo no plano económico, todo o vasto território do Alentejo, eliminando a economia do desperdício;**

- **tornar mais acessível a diversificada oferta turística do Alentejo, cujo modelo poderá crescer nas expectativas de equilíbrio e sustentabilidade se garantida a acessibilidade ferroviária de que carece o território, nomeadamente, com sistema de capacidade intermédia (tram-train e cargo-tram);**

- **contribuir para os objectivos de descarbonização a que Portugal está vinculado até 2050, em que neste horizonte temporal, haja em cada PNPOT um programa coerente e congruente com os objectivos de sustentabilidade;**

- **garantir acessibilidade de qualidade, em que as deslocações se processem com menores custos, mais sustentável e amiga do ambiente;**

- **contribuir para a descompressão demográfica da Área Metropolitana de Lisboa cuja qualidade de vida se vem degradando de forma crescente em virtude do não desenvolvimento do interior do País, através do modelo de "urban transit village" a implementar em todo o Alentejo (a cidade de Freiburg; o modelo de Karlsruhe);**

3. AMAlentejo chama a atenção para a necessidade de sublinhar no PNPOT a importância de uma adequada gestão dos recursos hídricos, **designadamente a construções de mais barragens no Alentejo, com prioridade para a barragem do Pisão**, fundamentais para responder às reconhecidas alterações climáticas (com graves consequências ao nível da desertificação, do empobrecimento dos solos e da perda de biodiversidade) ao despovoamento e ao envelhecimento de um território que representa cerca de ⅓ do território continental e mais de metade do considerado território do interior.

4. AMAlentejo chama a atenção para a necessidade de **disponibilização de uma cartografia actualizada, de melhor qualidade, de mais fácil leitura e compreensão e que contemple as redes fundamentais dos serviços públicos fundamentais de carácter geral e universal** que devem garantir aos cidadãos a acessibilidade aos mesmos bem como da execução do cadastro da propriedade rústica, em que as aplicações SIG permitam consolidar políticas públicas de integração entre urbanismo e transporte sustentável.

5. AMAlentejo propõe q**ue se inscrevam no PNPOT medidas concretas para a consolidação dos subsistemas urbanos regionais mais vulneráveis** designados por "sistemas territoriais a estruturar" no modelo territorial o que exige obrigatoriamente a existência de políticas de discriminação positiva, nomeadamente no que se refere a apoios comunitários (montantes disponíveis, tipologia de ações elegíveis e condições de financiamento). O modelo territorial deve ter outros critérios baseados na transição ecológica e no aumento da sustentabilidade, contrariando os fenómenos de dispersão urbana em que algumas cidades se estão a colocar .

NOTA FINAL: Apesar de não constituir matéria a inscrever no PNPOT AMAlentejo, tendo presente a estreita relação deste com o PNI2030, considera da maior importância que se tenha presente que **o Alentejo é ainda uma região considerada de Objectivo 1 para efeitos de financiamentos comunitários, como tal passível de usufruir de financiamentos a fundo perdido no valor de 85% e de beneficiar de apoios específicos para financiamento dos restantes 15% em condições particularmente favoráveis**. **O não aproveitamento por Portugal desta particularidade, que poderá vir**

a sofrer alterações num futuro muito próximo, seria condenar todo o Alentejo a um inaceitável processo de morte lenta.

A Comissão Promotora de AMAlentejo