

# PROT CENTRO

Programa Regional  
de Ordenamento do  
Território do Centro

---

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO  
DA DISCUSÃO PÚBLICA

## Índice

Enquadramento .....	2
Desafios Transversais e Opções Estratégicas de Base Territorial (OEBT) .....	6
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial .....	78
Programa de Execução .....	104
Normas Orientadoras .....	140
Modelo de Governação .....	179
Sistema de Monitorização e Avaliação .....	182
Relatório Ambiental .....	185
Contributos gerais e restantes documentos .....	191

## Enquadramento

O presente relatório corresponde ao documento de ponderação dos contributos recebidos durante o período de Discussão Pública do PROT Centro, que decorreu entre 3 de março de 2025 e 11 de abril de 2025. Durante este período, estiveram disponíveis para consulta os seguintes documentos:

- PROT Centro – versão para discussão pública
- Relatório Ambiental
- Relatório Ambiental – resumo não técnico
- Referencial Estratégico Regional
- Anexo Cartográfico
- Relatório de Ponderação do Parecer Final da Comissão Consultiva
- Parecer Final da Comissão Consultiva

Durante o período de Discussão Pública do PROT Centro, foram recebidos contributos no Portal Participa (<https://participa.pt/pt/consulta/prot-centro>) e no email oficial do PROT Centro ([protcentro@ccdr.pt](mailto:protcentro@ccdr.pt)).

Findo este período, foram contabilizadas **24 participações através do Portal Participa e 19 participações via email**, totalizando **43 participações**.

No que se refere às participações através do Portal Participa, há a assinalar duas situações: um particular submeteu uma participação, mas não enviou qualquer contributo escrito; a Comunidade Intermunicipal da Região Beiras e Serra da Estrela, enviou a transcrição das pronúncias do Município da Covilhã, do Município do Fundão, do Município de Sabugal (que enviaram também separadamente os seus contributos, a nível individual) e do Município de Pinhel (que não enviou separadamente o seu contributo).

Ao nível das participações via email, há a evidenciar que um dos particulares não enviou qualquer contributo concreto a considerar no âmbito do PROT Centro.

Assim, atendendo às participações validadas, foram consideradas para efeitos de ponderação da discussão pública **41 participações** (15 Particulares, 15 Câmaras Municipais, 2 Comunidades Intermunicipais, 9 Associações/Confederações/Ordens):

- Adilar Moura Seabra e João Abílio Ramos Marques
- Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins
- António Pedro Mesquita Rodrigues
- Artur Costa
- Francisco Albuquerque
- João Abílio Ramos Marques
- João Brito
- João Pedro Monteiro Coelho
- José Bilelo
- Nuno Fernando Tavares Pereira
- Paula Gonçalves
- Paulo Alexandre Fernandes Barbosa

- Pedro Miguel V. Gomes
- Ricardo Brito
- Rui Grácio
- Câmara Municipal da Batalha
- Câmara Municipal da Covilhã
- Câmara Municipal da Figueira da Foz
- Câmara Municipal da Mealhada
- Câmara Municipal de Arganil
- Câmara Municipal de Cantanhede
- Câmara Municipal de Castelo Branco
- Câmara Municipal de Condeixa-a-Nova
- Câmara Municipal de Góis
- Câmara Municipal de Ílhavo
- Câmara Municipal de Mira
- Câmara Municipal de Penacova
- Câmara Municipal de Pinhel
- Câmara Municipal do Fundão
- Câmara Municipal do Sabugal
- Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra
- Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria
- AEMITEQ – Associação para a Inovação Tecnológica e Qualidade
- ATIRC – Associação de Turismo Industrial da Região Centro
- Biond – Associação das Bioindústrias de Base Florestal
- CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal
- Coimbr’á Pedal
- JADRC – Jovens Associados para o Desenvolvimento Regional do Centro
- NERC – Associação Empresarial da Região de Coimbra
- Novotecna – Associação para o Desenvolvimento Tecnológico
- Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitetos

Atendendo aos capítulos do PROT Centro, 65,9% dos participantes mandaram contributos para os Desafios Transversais e as Opções Estratégicas de Base Territorial (OEBT), 58,5% para o Programa de Execução, 48,8% para os Sistemas Territoriais e Modelo Territorial, e 46,3% para as Normas Orientadoras. O Modelo de Governança e o Sistema de Monitorização e Avaliação foram objeto de uma menor participação. Relativamente ao Relatório Ambiental, 9,8% das entidades enviaram contributos.

A participação foi estruturada em contributos, organizados pelos diferentes capítulos do PROT Centro. Cada contributo contém, normalmente, mais do que uma proposta. Assim, foram estruturados **271 contributos**, que se dirigiram sobretudo para os Desafios Transversais e as Opções Estratégicas de Base Territorial (40,2%), demonstrando a importância da componente estratégica do PROT Centro. Para os Sistemas Territoriais e Modelo Territorial (12,5%), para o Programa de Execução (20,7%) e para as Normas Orientadoras (18,8%) receberam-se também um número muito significativo de contributos.

Componente PROT Centro	Participantes (N.º)	Participantes (%)	Contributos (N.º)	Contributos (%)
Desafios Transversais e Opções Estratégicas de Base Territorial (OEBT)	27	65,9	109	40,2
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	20	48,8	34	12,5
Programa de Execução	24	58,5	56	20,7
Normas Orientadoras	19	46,3	51	18,8
Modelo de Governança	3	7,3	3	1,1
Sistema de Monitorização e Avaliação	3	7,3	3	1,1
Relatório Ambiental	4	9,8	6	2,2
Contributos gerais e restantes documentos	7	17,1	9	3,3
Número total	41 Participantes		271 Contributos	

De forma a classificar as respostas aos diferentes contributos, foi criada a seguinte tipologia de ponderação:

- Proposta aceite
- Proposta parcialmente aceite
- Proposta já contemplada
- Proposta fora do âmbito do PROT
- Proposta não aceite
- Contributo sem sugestões concretas

**31% dos contributos foram totalmente ou parcialmente aceites**, valorizando claramente o conteúdo do PROT Centro, dando origem a melhoramentos em matéria de texto e cartografia. 23,2% dos contributos corresponderam a propostas já contempladas no PROT Centro.

Componente PROT Centro	Proposta aceite	Proposta parcialmente aceite	Proposta já contemplada	Proposta fora do âmbito do PROT	Proposta não aceite	Contributo sem sugestões concretas
Desafios Transversais e Opções Estratégicas de Base Territorial (OEBT)	19	11	30	5	37	7
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	8	3	12	4	7	0
Programa de Execução	21	0	7	4	22	2
Normas Orientadoras	11	5	8	8	15	4
Modelo de Governança	0	0	1	1	0	1
Sistema de Monitorização e Avaliação	0	1	1	0	0	1
Relatório Ambiental	0	0	2	2	2	0
Contributos gerais e restantes documentos	3	2	2	0	0	2
<b>Contributos (N.º)</b>	62	22	63	24	83	17
<b>Contributos (%)</b>	22,9	8,1	23,2	8,9	30,6	6,3

Relativamente aos restantes contributos, 8,9% estavam fora do âmbito do PROT Centro e 6,3% não sugeriam propostas concretas. Nas propostas não aceites (30,6%) há um número significativo de novos projetos piloto que não puderam nesta fase ser incluídos. Um grande número de propostas enquadra-se no Sistema de Conetividades que, nesta fase final, não poderiam ser aceites.

Apresentam-se, em seguida, as respostas e respetivas ponderações aos diferentes contributos, justificando e explicitando as alterações realizadas no documento do PROT Centro.



# DESAFIOS TRANSVERSAIS E OPÇÕES ESTRATÉGICAS DE BASE TERRITORIAL

## Desafios Transversais e Opções Estratégicas de Base Territorial (OEBT)

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Geral	Artur Costa	Em geral, e percorrendo todo o conteúdo do PROT, sinto a falta de uma abordagem <b>mais sistemática às interações territoriais com os espaços envolventes - Norte, LVT, Alentejo, CyL, etc. Talvez um "Sistema Territorial de Integração com Territórios..."? Ou um Sistema Transfronteiriço, pelo menos?</b>	Proposta já contemplada no Modelo Territorial, onde são propostos os Eixos de Estruturação Regional e Inter-regional (3 eixos verticais e 3 eixos horizontais), que são desenvolvidos também no capítulo das Normas Orientadoras.	Proposta já contemplada
DT1. Afirmar o posicionamento estratégico da Região e a sua projeção nas redes globais	Artur Costa	DT1. (e todas as opções estratégicas e normas que dele decorrem): ao longo de todo o documento, a <b>Plataforma Logística da Guarda é algo desvalorizada</b> . Por vezes, é apenas referida como terminal intermodal. Ora, parece-me que, tratando-se de uma infraestrutura com alguma consolidação e em afirmação crescente, penso que essa abordagem devia ser revista. Ainda na Guarda, o PROT ignora o <b>Terminal Ferroviário de Mercadorias</b> , próximo da Plataforma Logística. Ora este terminal é gerido pela APDL e é assumido como um <b>terminal ferroviário associado ao Porto de Leixões, outra porta para a internacionalização do Centro Interior</b> . Esse potencial também é ignorado.	Estando essencialmente associados ao Porto de Leixões, e menos aos portos da Região Centro, tanto o Terminal Ferroviário de Mercadorias como a Plataforma Logística da Guarda têm um impacto mais reduzido na região. Não é o PROT que desvaloriza estas	Proposta já contemplada

			infraestruturas, mas sim estas que desvalorizam o seu papel na Região Centro.	
DT1. Afirmar o posicionamento estratégico da Região e a sua projecção nas redes globais	João Pedro Monteiro Coelho	<p>Concretizar uma ligação mais rápida dos concelhos da Covilhã e do Fundão ao litoral, com a conclusão do IC6, aumentando tanto a competitividade dos tecidos empresariais ali existentes, como o aumento da descentralização (DT1, DT4, DT6). Existe também uma possibilidade de maior detenção da massa estudantil nacional na Universidade da Beira Interior, que tanto é negativamente afetada pela sua localização (DT1, DT4, DT6).</p> <p>Teríamos também uma maior competitividade da linha ferroviária, com a ligação a Viseu (DT1, DT4). O mesmo acontece, neste caso em termos rodoviários, com uma ligação entre Castelo Branco e Espanha, aumentando a cooperação transfronteiriça (DT1, DT4, DT7).</p>	<p>Estamos de acordo quanto à importância estratégica do IC6, propondo-se, por isso, a sua conclusão através do projeto IC6 <i>Green Road</i>. A ligação ferroviária a Viseu está contemplada na linha Aveiro–Viseu–Vilar Formoso. Com a construção do IC31 em perfil de autoestrada, será assegurada uma ligação eficiente entre Castelo Branco e Espanha.</p>	Proposta já contemplada
SE1. Reforçar a interação do SCT com o tecido económico e social	João Pedro Monteiro Coelho	<p>Concretizar uma ligação mais rápida dos concelhos da Covilhã e do Fundão ao litoral, com a conclusão do IC6, aumentando tanto a competitividade dos tecidos empresariais ali existentes, como o aumento da descentralização (SE1, SE2, SE3, SE5, SS5, SM1, SM2, SM3, SU2, SU3). Existe também uma possibilidade de maior detenção da massa estudantil nacional na Universidade da Beira Interior, que tanto é negativamente afetada pela sua localização (SE1, SE3, SE5, SS4, SS5, SU2, SU3).</p> <p>Teríamos também uma maior competitividade da linha ferroviária, com a ligação a Viseu (SE1, SE2, SE3, SE5, SM1, SM2, SM3, SU2, SU3). O mesmo acontece, neste caso em termos rodoviários, com uma ligação entre Castelo Branco e Espanha,</p>	<p>Estamos de acordo quanto à importância estratégica do IC6, propondo-se, por isso, a sua conclusão através do projeto IC6 <i>Green Road</i>. A ligação ferroviária a Viseu está contemplada na linha</p>	Proposta já contemplada

		aumentando a cooperação transfronteiriça (SE1, SE2, SE3, SE5, SS4, SS5, SM1, SM2, SM3, SU2, SU3).	Aveiro–Viseu–Vilar Formoso. Com a construção do IC31 em perfil de autoestrada, será assegurada uma ligação eficiente entre Castelo Branco e Espanha.	
DT3. Responder às alterações climáticas	José Bilelo	Ao desenvolvermos uma alternativa ferroviária no eixo Aveiro-Vilar Formoso, estaremos a contribuir para o desenvolvimento das regiões envolvidas, ajudando a que se criem raízes em territórios menos povoados, mas também no combate às alterações climáticas.	Estamos inteiramente de acordo.	Proposta já contemplada
DT3. Responder às alterações climáticas	António Pedro Mesquita Rodrigues	Construção da Barragem do Alvito	O PROT propõe e reivindica ao Governo da República a constituição de uma reserva estratégica de água na Região Centro, através da construção das barragens de Girabolhos e do Alvito. Contudo, a construção destas infraestruturas é da responsabilidade do Governo, e não da CCDR Centro. Quanto ao transvase do Zêzere e à bombagem da água da Albufeira da Pracana parece-nos não ser oportuno	Proposta parcialmente aceite

			avançar com estas opções técnicas quando estamos ainda na fase de reivindicação da barragem do Alvito. Pensamos que deverão ser ponderadas numa fase futura de desenvolvimento do projeto.	
SN3. Gerir os recursos hídricos	António Pedro Mesquita Rodrigues	<p>Na Construção da Barragem do Alvito uma aspiração com mais de 50 anos das populações da Freguesia de Santo André das Tojeiras, é fundamental que exista um transvase do Tejo ou do Zêzere, que funcione com sistema de bombagem que permita o armazenamento de energia solar em excesso durante o dia.</p> <p>O Ocreza tem pouca água, fazer o transvase do Zêzere ou do Tejo é importante para aumentar a capacidade de armazenamento.</p> <p>Outra das opções é fazer o sistema de Bombagem/Turbinamento com a barragem da Pracana</p>	<p>O PROT propõe e reivindica ao Governo da República a constituição de uma reserva estratégica de água na Região Centro, através da construção das barragens de Girabolhos e do Alvito. Contudo, a construção destas infraestruturas é da responsabilidade do Governo, e não da CCDR Centro. Quanto ao transvase do Zêzere e à bombagem da água da Albufeira da Pracana parecem não ser oportuno avançar com estas</p>	Proposta parcialmente aceite

			opções técnicas quando estamos ainda na fase de reivindicação da barragem do Alvito. Pensamos que deverão ser ponderadas numa fase futura de desenvolvimento do projeto.	
DT4. Impulsionar a economia do conhecimento, a circularidade e a reindustrialização	CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal	<p><b>p. 27</b> [...] «ii. generalização do conceito de circularidade, aplicando-o aos produtos e serviços, aos processos de fabrico desde a conceção ao fim de vida, a todas as infraestruturas e serviços urbanos e não urbanos e aos hábitos de consumo; a circularidade é o único caminho para um crescimento económico associado à redução da pegada ecológica; é também uma estratégia de competitividade, numa época em que a dimensão ambiental é cada vez mais valorizada pelos consumidores e pelos mercados de produtos intermédios»</p> <p><b>OBSERVAÇÃO CCP (2):</b> Não se deve utilizar a expressão «... aplicando-o aos produtos e serviços, aos processos de fabrico desde a conceção ao fim de vida...» pois os “<u>serviços</u>” são, também, “<u>produtos</u>”. Assim, propõe-se a seguinte redação assinalada a bold « [..] ii. generalização do conceito de circularidade, aplicando-o aos <b>bens</b> e serviços, aos processos de fabrico desde a conceção ao fim de vida, a todas as infraestruturas e serviços urbanos e não urbanos e aos hábitos de consumo[.].».</p>	Foram efetuadas alterações no texto de acordo com a proposta apresentada.	Proposta aceite
OEBT Sistema Económico	CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal	<p><b>Pág. 32 – OEBT- SISTEMA ECONÓMICO</b> [...] «Assim, os objetivos estratégicos de base territorial respeitantes ao Sistema Económico (SE) devem estar orientados para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– reforçar a interação do SCT com o tecido produtivo e social;</li> <li>– apoiar a qualificação e a consolidação da capacidade exportadora da base económica da região;</li> <li>– <b>promover as atividades económicas do futuro;</b></li> <li>– aumentar a competitividade do setor do turismo;</li> </ul>	A proposta foi incluída nas OEBT do Sistema Urbano.	Proposta aceite

		<p>– promover atividades económicas sustentáveis e competitivas que criem uma base exportadora para os territórios de mais baixa densidade»</p> <p><b>OBSERVAÇÃO CCP (3):</b> Atendendo ao referido na Observação CCP1, considera-se que é imprescindível <b>considerar como objetivo estratégico a promoção da competitividade/sustentabilidade dos centros urbanos e consequente do ecossistema do comércio e serviços</b>, enquanto infraestrutura essencial de suporte dos centros dos urbanos e, consequentemente, do turismo. Assim, propõe-se a inserção do seguinte objetivo estratégico: <b>promover a competitividade/sustentabilidade do ecossistema do comércio e serviços.</b></p>		
OEBT Sistema Económico	CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal	<p><b>Pág. 34 OEBT-SISTEMA ECONÓMICO</b> [...] «A base económica de exportação da região assenta fundamentalmente nos setores primário e secundário. Os serviços são, porém, a principal atividade empregadora da região, com destaque para a administração pública, a educação e a saúde, os transportes, o comércio e os serviços de apoio às famílias e à atividade empresarial. Eles são em geral a atividade de apoio à base económica com exceção da atividade turística, que por isso será tratada separadamente»</p> <p><b>OBSERVAÇÃO CCP (4):</b> Atendendo à relevância que o ecossistema do comércio e serviços representa no contexto dos sistemas urbanos, bem como alavanca do sector do turismo e considerando a proposta efetuada na Observação CCP 3, acima referida, <b>propõe-se como descritivo o seguinte texto, para este parágrafo:</b> «A base económica de exportação da região assenta fundamentalmente nos setores primário e secundário. Os serviços são, porém, a principal atividade da região, com destaque para a administração pública, a educação e a saúde, os transportes, o comércio e os serviços de apoio às famílias e à atividade empresarial. Eles são em geral a atividade de apoio à base económica com exceção da atividade turística, que será tratada separadamente, <b>bem como o ecossistema do comércio e serviços de proximidade atendendo à relevância que o mesmo representa no contexto dos centros urbanos, bem como estrutura de suporte do sector do turismo</b>»</p>	A proposta foi incluída nas OEBT do Sistema Urbano.	Proposta aceite
OEBT Sistema Económico	CCP – Confederação	<p><b>Pág. 37- OBSERVAÇÃO CCP (5):</b> Atendendo à segregação da análise do ecossistema do comércio e serviços proposta nas Observações CCP3 e CCP4 supra efetuadas, <b>propõe-se o seguinte contributo para o descritivo do Objetivo a inserir no final</b></p>	Agradecemos a sugestão apresentada, à qual	Proposta não aceite

	do Comércio e Serviços de Portugal	<p><b>desta página:</b>                  «Promoção da competitividade/sustentabilidade do ecossistema do comércio e serviços. As atividades de comércio e serviços são uma dimensão essencial da vivência e do desenvolvimento urbano, não podendo deixar de fazer parte das estratégias de “fazer cidade” mais inovadora, inclusiva, de circuitos curtos e próxima do cidadão, promovendo-se a evolução do conceito de Smart city para Smart living, criando simultaneamente valor económico, social, cultural e público. A otimização da concretização desta integração das políticas de comércio é crucial para que sejam desencadeados processos transformativos, com reflexos nos sistemas urbanos, visando o desenvolvimento de soluções urbanas inovadoras, mais sustentáveis e competitivas, nomeadamente ao nível da digitalização do comércio e dos serviços, da regeneração económica e urbana assente em conceitos de proximidade (física, temporal e sociocultural) que, simultaneamente, promovem a mobilidade sustentável.»</p>	foi dada a devida atenção. Contudo, dado o ponto em que se encontra o desenvolvimento dos trabalhos, a inclusão de uma nova OEBT implicaria uma alteração considerável na estrutura do documento, razão pela qual tal modificação não poderá ser considerada.	
OEBT Sistema Económico	CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal	<p><b>Pág. 41 – OEBT- SE – OPÇÕES ESTRATÉGICAS</b> [...] Tendo subjacente a proposta de segregação da análise do ecossistema do comércio e serviços referida supra nas Observações CCP3, CCP4 e CCP5, <b>propõe-se o seguinte contributo para o descritivo da Opção Estratégica a inserir nesta página:</b>  <b>OBSERVAÇÃO CCP (6):</b>                  « SE4<sup>1</sup>. Promover a competitividade/sustentabilidade do ecossistema do comércio e serviços.                  · Promover as economias de proximidade, social e alternativa (cooperativa), contribuindo assim para o desenvolvimento de serviços e cadeias de abastecimento locais que fomentam o emprego, o bem-estar, a inclusão e coesão social, e a inovação social.                  · Promover, através de parcerias público privadas, ações de regeneração urbana estruturadas em estratégia de eficiência coletiva que enquadrem a melhoria da atratividade e do usufruto, quer do espaço público, quer do ecossistema do comércio e serviços.                  · Dinamizar projetos de urbanismo comercial que valorizam as atividades económicas de proximidade e que integram uma gestão integrada do espaço urbano, garantindo que as áreas comerciais e de serviços respondam efetivamente</p>	Agradecemos a sugestão apresentada, à qual foi dada a devida atenção. Contudo, dado o ponto em que se encontra o desenvolvimento dos trabalhos, a inclusão de uma nova OEBT implicaria uma alteração considerável na estrutura do documento, razão pela qual tal modificação não	Proposta não aceite

		<p>às necessidades das comunidades, de forma sustentável e integrando, também, o conceito da dupla transição.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Promover a gestão integrada dos espaços urbanos centrais objeto do projeto, através de uma unidade de gestão, obrigatoriamente constituída pela autarquia e estrutura associativa, podendo integrar também empresas localizadas na área intervencionadas, para que se integrem, corretamente, os conceitos de sinergia e partilha de responsabilidades associados ao conceito do urbanismo comercial.</li> <li>· Combater a sazonalidade das atividades, o desemprego e a desertificação das regiões de baixa densidade»</li> </ul> <p><sup>1</sup> Ou SE6, se não se pretender alterar a numeração, mas teria sentido a inserção desta opção estratégica do sistema económico a seguir ao turismo</p> <p>Pág. 41 - OEBT - SE5. Promover a base económica dos territórios de mais baixa densidade [...] «Promover a oferta de serviços de interesse geral, com o objetivo de reter e atrair população, recurso fundamental para o desenvolvimento dos territórios de mais baixa densidade»</p> <p>OBSERVAÇÃO CCP (7): A proposta de inclusão da Opção Estratégica referida supra (SE42' - Promover a competitividade /sustentabilidade do ecossistema do comércio e serviços) referidas nas Observações CCP3, CCP4, CCP5 e CCP6 enquadra também esta opção estratégica.</p> <p><sup>2</sup> Ou SE6, se não se pretender alterar a numeração, mas teria sentido a inserção desta opção estratégica do sistema económico a seguir ao turismo e antes dos territórios de baixa densidade tendo subjacente a</p>	<p>poderá ser considerada.</p>	
<p>OEBT Sistema Social</p>	<p>CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal</p>	<p><b>Pág. 45 – OEBT- SISTEMA SOCIAL</b> [...] «Autonomia e cidadania das pessoas idosas ou em situação de dependência. Esta opção estratégica implica o desenvolvimento de políticas públicas de apoio ao envelhecimento ativo e saudável, sustentadas por projetos de investigação em áreas diversas, como a gerontologia, o habitat, a telemedicina, e envolvendo um conjunto diversificado de entidades e setores: municípios, CIM, terceiro sector, serviços de proximidade, setor da saúde e telecomunicações»</p> <p><b>OBSERVAÇÃO CCP (8):</b> No contexto desta questão social que consta das</p>	<p>As propostas foram incluídas nas frases indicadas.</p>	<p>Proposta aceite</p>

		<p>preocupações mais prementes com que a Região Centro se debate, considera-se de incluir, em especial nos centros urbanos de maior dimensão, é importante a dinamização de atividades de comércio e serviços de proximidade, promovendo a oferta destas atividades numa perspectiva valorizadora da população idosa, seja numa lógica de serviço público, seja em termos de mercado que sejam de fácil acessibilidade às comunidades mais idosas. Assim, propõe-se a seguinte redação com as frases assinalada <b>a bold</b>:</p> <p>[...] Esta opção estratégica implica o desenvolvimento de políticas públicas de apoio ao envelhecimento ativo e saudável, sustentadas por projetos de investigação em áreas diversas, como a gerontologia, o habitat, a telemedicina, <b>a dinamização de atividades de comércio e serviços de proximidade acessíveis</b>, envolvendo um conjunto diversificado de entidades e setores: municípios, CIM, terceiro setor, serviços de proximidade, setor da saúde e telecomunicação, <b>estruturas associativas do comércio e serviços</b>.</p>		
OEBT Sistema Social	CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal	<p><b>Págs. 47- 48 OEBT - SS - OPÇÕES ESTRATÉGICAS</b> [...] SS1. Promover a autonomia e cidadania das pessoas idosas ou em situação de dependência</p> <p><b>OBSERVAÇÃO CCP (9):</b> Incluir nesta Opção Estratégica a promoção de cidades amigas da longevidade, através da dinamização da mobilidade/acessibilidade ao comércio e serviços de proximidade. Assim, <b>propõe-se a inserção da seguinte estratégia:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· [...]</li> <li>· <u>Promover a dinamização de atividades de comércio e serviços de proximidade acessíveis, em especial nas aglomerações urbanas de maior dimensão.</u></li> <li>· [...]</li> </ul>	A proposta foi incluída na OEBT indicada.	Proposta aceite
OEBT Sistema Urbano	CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal	<p><b>Pág. 73 – OEBT - SISTEMA URBANO</b> - No contexto do Sistema Urbano afirma-se: «<b>Uma maior sustentabilidade e inclusão, afirmada em todos os centros urbanos.</b> Garantir a projeção externa da região e a eficiência sistémica das sub-regiões, tem como condição necessária a qualidade dos espaços urbanos e as vivências que estes proporcionam. Qualificar os centros urbanos implica:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– valorizar o edificado e o espaço público, cuidando do desenho urbano, do património construído e natural, salvaguardando e valorizando o património, e garantindo uma oferta adequada de espaços verdes e infraestruturas de uso comum;</li> <li>– densificar o tecido urbano, privilegiando a requalificação em detrimento da</li> </ul>	As propostas foram incluídas nas OEBT do Sistema Urbano, de acordo com a sugestão apresentada.	Proposta aceite

		<p>expansão, e promover a oferta de habitação digna para todos e com custos acessíveis;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– garantir a disponibilidade de emprego digno, para diversos níveis de qualificação;</li> <li>– reforçar a multifuncionalidade, otimizando a localização das áreas de localização empresarial e das estruturas comerciais e de serviços, assim como das áreas de habitação, evitando a segregação excessiva de usos e contrariando as deslocamentos pendulares massivas, em particular as baseadas no automóvel.</li> <li>– garantir a oferta de serviços correspondente ao nível hierárquico de cada centro, nomeadamente, nos transportes, no ensino, na saúde, no apoio social, no comércio, na cultura e lazer, no desporto e dos serviços públicos em geral.</li> </ul> <p>promover a vivência coletiva, a participação cívica e o sentido de pertença;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– combater a exclusão social e o seu reflexo na segregação residencial;</li> <li>– promover modelos urbanos mais sustentáveis e saudáveis: <ul style="list-style-type: none"> <li>• compatíveis com as especificidades físicas do território (clima, relevo, recursos hídricos) e mais bem integrados no ambiente natural;</li> <li>• que usem racionalmente a água, numa lógica crescente de circularidade;</li> <li>• mais resistentes aos riscos naturais e tecnológicos e aos efeitos das ondas de calor e frio;</li> <li>• mais eficientes no uso de energia e que contribuam para a produção de energias renováveis;</li> <li>• que racionalizem os sistemas de recolha e tratamento de resíduos e sensibilizem a população para práticas que minimizem a sua produção;</li> <li>• que promovam os transportes coletivos e a mobilidade suave, diminuindo o uso do automóvel.</li> </ul> </li> <li>– promover sistemas participativos e inteligentes de gestão urbana: <ul style="list-style-type: none"> <li>• incentivando a participação pública nos processos decisórios;</li> <li>• incentivando a decisão baseada em informação;</li> <li>• incentivando a conexão de diversos sistemas de informação e a sua otimização por inteligência artificial e técnicas de realidade virtual e realidade aumentada»</li> </ul> </li> </ul> <p><b>OBSERVAÇÃO CCP (10):</b> Tal como se refere no PNPOT- Medida 3.5_ Dinamizar e Revitalizar o Comércio e Serviços, <u>cada vez mais se reconhece a capacidade do comércio e dos serviços alavancarem o desenvolvimento e a revitalização económica, designadamente no «Fazer Cidade»</u>. A regeneração comercial e empresarial e o desenvolvimento turístico precisam de ser geridos num País e,</p>		
--	--	---	--	--

		<p>especialmente. Nesta Região, que perspectiva aumentar a sua capacidade de atração para se posicionar em lugar de destaque no contexto nacional e internacional. Assim sendo, é necessário capitalizar e rendibilizar as oportunidades oferecidas pelos processos de recuperação económica e desenvolvimento associados ao urbanismo comercial, à economia criativa, às atividades de serviços e ao surgimento de novos empreendedores e de novos modelos de negócio que estão a revitalizar e a alterar as dinâmicas de recuperação e utilização dos espaços urbanos. Assim, propõe-se a <b>seguinte redação com as frases assinalada a bold:</b></p> <p>« Garantir a projeção externa da região e a eficiência sistémica das sub-regiões, tem como condição necessária a qualidade dos espaços urbanos e as vivências que estes proporcionam. Qualificar os centros urbanos implica:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– valorizar o edificado e o espaço público, cuidando do desenho urbano, do património construído e natural, salvaguardando e valorizando o património, e garantindo uma oferta adequada de espaços verdes e infraestruturas de uso comum, <b>em articulação com um ecossistema do comércio e serviços dinâmico, enquanto infraestrutura essencial de suporte e competitividade dos centros urbanos;</b></li> <li>– densificar o tecido urbano, privilegiando a requalificação em detrimento da expansão, e promover a oferta de habitação digna para todos e com custos acessíveis;</li> </ul> <p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– garantir a oferta de serviços correspondente ao nível hierárquico de cada centro, nomeadamente, nos transportes, no ensino, na saúde, no apoio social, no comércio, na cultura e lazer, no desporto e dos serviços públicos em geral, promover a vivência coletiva, a participação cívica e o sentido de pertença;</li> <li>– <b>promover as economias de proximidade contribuindo assim para o desenvolvimento de serviços e cadeias de abastecimento locais que fomentam o emprego, o bem-estar, a inclusão e coesão social, e a inovação social.</b></li> <li>– combater a exclusão social e o seu reflexo na segregação residencial;</li> </ul> <p>[...] »</p>		
<p>SU1. Promover a sustentabilidade e a qualidade urbana</p>	<p>CCP – Confederação do Comércio e</p>	<p><b>Pág. 78 - OEBT - SISTEMA URBANO - SU1. Promover a sustentabilidade e a qualidade urbana</b></p> <p>«a) Valorizar o edificado e qualificar os espaços públicos b) Promover modelos urbanos mais sustentáveis e saudáveis</p>	<p>As propostas foram incluídas nas frases indicadas.</p>	<p>Proposta aceite</p>

	<p>Serviços de Portugal</p>	<p>c) Regenerar a atividade económica urbana  d) Aumentar a inclusão social e a oferta habitacional  e) Diminuir a dependência do transporte individual  [...] »  <b>OBSERVAÇÃO CCP (11):</b> De acordo com a estratégia proposta na Observação CCP9 <b>propõe-se a seguinte redação com as alterações com as frases assinalada a bold:</b>  « a) Valorizar o edificado e qualificar os espaços públicos, <b>em articulação com o ecossistema do comércio e serviços de proximidade</b>  b) Promover modelos urbanos mais sustentáveis e saudáveis  c) Regenerar a atividade económica urbana <b>através de projetos integrados de urbanismo comercial</b>  [...] »</p>		
	<p>Câmara Municipal da Covilhã</p>	<p><b>1. Potencial hídrico e turístico da Região e do Parque Natural da Serra da Estrela:</b>  Verifica-se que, apesar da sua inclusão na página 126 do documento, não foram acrescentadas menções nas páginas referenciadas no relatório de ponderação (23, 59, 142 e 143). Propõe-se a retirada destas referências.</p>	<p>Conforme escrito no Relatório de Ponderação, foram inseridas alterações nas referidas páginas, referentes aos contributos anteriormente enviados pela Câmara Municipal da Covilhã: Na página 23, procedeu-se a alterações no parágrafo "ii. poderá ser justificada uma rede regional de aeródromos (selecionada com base nas infraestruturas já instaladas ou previstas em Viseu,</p>	<p>Proposta já contemplada</p>

			<p>Covilhã, Castelo Branco, Seia, Lousã, Coimbra e Leiria), de dimensões diversas especializados em valências específicas: combate aos fogos florestais, voos charter ou carreiras <i>low cost</i> para destinos turísticos especiais, entre outras.".</p> <p>Na página 59, procedeu-se à substituição da referência a "espaço rural", por "espaço rústico", como havia sido sugerido.</p> <p>Nas páginas 142-143, foram introduzidos pequenos acrescentos no Projeto <i>IC6 Green Road</i>.</p>	
Sistema de Mobilidade	Câmara Municipal da Covilhã	<p><b>2. Infraestrutura aeroportuária:</b> A referência ao Programa de Revitalização do Parque Natural da Serra da Estrela (PRPNSE) foi acolhida na pagina 23, conforme proposto pela Câmara Municipal da Covilhã. No entanto, considera-se essencial a sua inclusão também na rede regional de aeródromos e heliportos (página 66).</p>	<p>Não nos parece que a referência explícita a aeródromos deva estar em dois sítios do documento, tanto mais que são exemplos e não uma proposta fechada.</p>	Proposta parcialmente aceite

			Tendo refletido na vossa proposta, consideramos que é mais apropriado colocar a referência nas OEB SM, mais detalhadas, do que nos desafios transversais. Assim, as infraestruturas referidas sairão da p.23 e entrarão na p. 66.	
Sistema de Mobilidade	Câmara Municipal da Covilhã	<b>3. Mobilidade sustentável na Serra da Estrela:</b> Não foi incluída qualquer referência à mobilidade eficiente para o Planalto Superior da Serra da Estrela, conforme proposto pela Câmara Municipal da Covilhã.	A OEBT <i>SM4</i> – <i>Fomentar sistemas de transportes sustentáveis nos subsistemas territoriais</i> tem, entre os seus objetivos, a promoção da mobilidade sustentável. Consideramos que a escala mais adequada para a implementação de um projeto de mobilidade eficiente no planalto da Serra da Estrela é a da respetiva CIM, sobretudo porque o <i>Programa de</i>	Proposta não aceite

			<i>Revitalização do Parque Natural da Serra da Estrela (PRPNSE) já contempla o projeto MoVer – Mobilidade Verde Rural no PNSE.</i>	
	Câmara Municipal da Covilhã	<b>4. Projetos estruturantes do PRPNSE:</b> Embora mencionado na página 14 como documento orientador, constata-se que os projetos estruturantes do PRPNSE não foram acolhidos, incluindo a barragem das Cortes.	Os projetos integrados no PRPNSE foram concebidos com o objetivo de revitalizar o território da Serra da Estrela, pelo que consideramos que a escala mais adequada para a sua execução é a da CIM. No caso específico da barragem das Cortes, esta não tem dimensão para integrar a reserva estratégica de água regional. Mas foi incluída uma referência a Assedasse.	Proposta não aceite
SM4. Fomentar sistemas de transportes sustentáveis nos subsistemas territoriais	Câmara Municipal da Mealhada	<b>Mobilidade – Ramal da Figueira da Foz:</b> Propõe-se a reativação do antigo Ramal da Figueira da Foz, de ligação entre o Porto da Figueira da Foz, Cantanhede e a Pampilhosa do Botão para transporte de mercadorias. Continuamos a achar necessário garantir a ligação da Linha do Norte à Linha do Oeste através da reposição da Linha da Figueira da Foz – Pampilhosa, no sentido	Compreendemos o interesse manifestado pelo município relativamente a esta ligação, mas ao PROT	Proposta não aceite

		<p>de fechar a malha da rede ferroviária, e deste modo potenciar investimentos realizados no eixo Leiria – Mealhada – Aveiro.</p>	<p>compete definir as opções estratégicas prioritárias para a Região Centro. O país tem uma rede ferroviária que assenta predominantemente numa estrutura em árvore, com poucos fechos de malha. É importante referir que a ligação entre as Linhas da Beira Alta e da Beira Baixa foi reativada em maio de 2021, estando a primeira ainda não totalmente operacional. Neste contexto, torna-se difícil justificar, como prioridade estratégica, a ligação entre a Mealhada e a Figueira da Foz via Cantanhede, uma vez que essa conexão já existe e será reforçada através de Alfarelos. Acresce que a solicitação de múltiplas intervenções em</p>	
--	--	---	--	--

			simultâneo pode enfraquecer a eficácia das propostas prioritárias.	
	Francisco de Albuquerque	<p><b>1. Atualização de Dados e Estratégias</b></p> <p>O documento apresenta múltiplos dados desatualizados, o que compromete a fiabilidade das análises e propostas.</p> <p>o O uso de dados desatualizados compromete a credibilidade do documento. Exemplos incluem a <b>Figura 1</b> (dados do IP, 2021), a <b>Figura 4</b> (dados do MTSSS, GEP, 2022) e a <b>Figura 23</b> (com fontes do PRN de 2000!). Um documento oficial desta natureza deveria incluir os dados mais recentes, especialmente no que toca à demografia estudantil e hubs tecnológicos.</p>	Os dados estatísticos foram recolhidos e atualizados ao longo da execução do PROT Centro e foram tratados de forma prospetiva. Trata-se de um documento com rigor estatístico. Foram revistas as fontes estatísticas.	Proposta parcialmente aceite
Sistema de Mobilidade	Francisco de Albuquerque	<p>Por exemplo:</p> <p>o A falta de uma estratégia clara para transportes é uma derrota para a Região Centro. Em 2025, ainda não existem planos ou estudos concretos para a ligação ferroviária Aveiro-Viseu-Guarda-Salamanca, mesmo estando já prevista no plano RTE-T da UE. Esta inação está a permitir que outras regiões, como Trás-os-Montes, avancem mais rapidamente com opções inferiores, simplesmente porque as suas entidades têm sido mais dinâmicas e expeditas.</p>	Compreendemos o ponto de vista. O PROT reivindica claramente a ligação ferroviária que menciona.	Proposta já contemplada
Sistema de Mobilidade	Francisco de Albuquerque	<p><b>2. Planeamento de Infraestruturas</b></p> <p>o O PROT Centro menciona um novo troço rodoviário entre Cantanhede e Coimbra, quando esta opção carece de qualquer racionalidade custo-benefício. Em vez disso, seria mais sensato capitalizar o investimento na mobilidade sustentável.</p> <p>o Após a implementação do MetroBus em Coimbra, é fundamental utilizar o canal da Linha do Norte junto a Aveiro (originalmente reservado para a alta-velocidade, mas que não será utilizado). A criação de uma linha ferroviária BRT dedicada entre Quintãs e o Estádio de Aveiro poderia servir mais de 50 mil residentes, aproveitando infraestruturas já existentes.</p>	A proposta de um BRT para a Região de Aveiro (ou para outros subsistemas territoriais está contemplada na OEBT SM4.	Proposta já contemplada
Sistema de Mobilidade	Francisco de Albuquerque	<p><b>3. Mobilidade Sustentável e Digitalização das Infraestruturas Viárias</b></p> <p>o O documento não enfatiza suficientemente a necessidade de eletrificação do tráfego rodoviário. A criação de hubs de carregamento de alta potência em zonas</p>	Quer a OEBT SM4, quer a SM5 promovem a	Proposta já contemplada

		<p>estratégicas (como Leiria, Aveiro – cruzamento da A17, A1 e A25 – e Guarda) deveria ser uma prioridade.</p> <p>o É também crucial preparar a rede rodoviária para a condução autónoma, antecipando as tendências globais e preparando as infraestruturas para esta transição inevitável.</p>	<p>mobilidade sustentável. A criação de pontos de carregamento em áreas estratégicas está fora do âmbito do PROT. A preparação de vias rodoviárias para a condução autónoma está contemplada no projeto piloto IC6 <i>Green Road</i>.</p>	
Sistema Urbano	Francisco de Albuquerque	<p><b>4. Visão Territorial Integrada e Policentrismo Funcional</b></p> <p>o É essencial promover uma abordagem que ultrapasse fronteiras setoriais e reforce o <b>policentrismo funcional</b>, articulando as cidades médias da região (Aveiro, Coimbra, Leiria, Viseu, Guarda e Castelo Branco) com estratégias integradas de transportes, habitação, economia, ambiente e digitalização.</p> <p>o Deve-se <b>clarificar políticas que promovam o desenvolvimento complementar destas cidades intermédias</b>, fomentando corredores de mobilidade eficientes, habitação acessível e atividades económicas interdependentes para reduzir a dependência face a Lisboa e Porto.</p>	<p>A proposta do PROT Centro baseia-se numa visão territorial integrada e no reforço do policentrismo. Nos diferentes Sistemas Territoriais e no Modelo Territorial são desenvolvidas várias estratégias dirigidas à cooperação e à integração territorial (sistemas de estruturação regional e eixos de estruturação regional e inter-regional).</p>	Proposta já contemplada
Sistema de Mobilidade	Francisco de Albuquerque	<p><b>5. Metas Ambiciosas para a Mobilidade e Sustentabilidade</b></p> <p>o Estabelecer objetivos concretos para a <b>redução do uso automóvel e promoção</b></p>	<p>Na Estratégia, no Sistema de</p>	Proposta já contemplada

		<p><b>da mobilidade suave (ciclável e pedonal),</b> com metas calendarizadas e integração ferroviária eficiente e frequente como eixo estruturante da mobilidade regional.</p> <p>o Criar indicadores e metas claras para uma economia circular robusta, incluindo <b>reciclagem, reutilização e valorização de recursos,</b></p> <p>descentralização da produção de energia renovável e promoção de <b>Comunidades Energéticas Locais (CER),</b> parques industriais ecoeficientes e modelos de energia transativa peer-to-peer (P2P).</p>	<p>Mobilidade, está explicitado numa opção estratégica a necessidade de fomentar os transportes sustentáveis, nomeadamente nos subsistemas territoriais. No Sistema Urbano, na opção estratégica "SU1. Promover a sustentabilidade e a qualidade urbana" reforça-se a necessidade de promover transportes coletivos e a mobilidade suave, diminuindo o uso do automóvel nos contextos urbanos. De forma a dar prioridade à redução do tráfego automóvel, reforça-se este desígnio no enquadramento das opções estratégicas do Sistema de Mobilidade.</p> <p>Em matéria de</p>	
--	--	---	---	--

			<p>economia circular, está integrada nas opções estratégicas e em alguns projetos e, no Sistema de Monitorização, estão definidos indicadores de reciclagem e reutilização de produtos.</p> <p>A produção de energia renovável é uma preocupação presente na Estratégia e no Programa de Execução do PROT Centro. A criação de comunidades energéticas está também presente nas Normas Orientadoras do PROT Centro.</p>	
DT2. Responder aos desafios da demografia	Francisco de Albuquerque	<p><b>6. Fixação Populacional e Integração da População Migrante</b>  o Desenvolver uma estratégia robusta de fixação populacional, combinando habitação acessível, redes educativas atrativas e descentralização dos cuidados de saúde.  o Deve incluir-se um eixo específico para a <b>integração efetiva da população migrante</b>, garantindo a sua plena participação económica e social.</p>	<p>A ideia da integração da população imigrante foi reforçada nos Desafios Transversais (página 25). Adicionalmente, a estratégia de atração e fixação de novos residentes e</p>	Proposta aceite

			<p>imigrantes é já desenvolvida no âmbito do Sistema Social, articulando dimensões essenciais como a habitação, a saúde, a educação e a cultura.</p> <p>Adicionalmente, as duas ações específicas do Projeto Piloto 6 – Centro para a Atração e Integração de Empresas e Imigrantes têm como objetivo testar soluções para a integração da população imigrante no território.</p> <p>Complementarmente, o Projeto 8 – Aldeias Criativas procura contrariar o declínio demográfico dos territórios rurais periféricos, através da atração de novos residentes, da experimentação de soluções inovadoras para o espaço público, habitação e</p>	
--	--	--	---	--

			equipamentos, e da criação de novos serviços de apoio às comunidades locais.	
DT7. Estimular a identidade territorial e o multiculturalismo	Francisco de Albuquerque	<p><b>8. Valorização da Identidade Regional e do Património Cultural</b></p> <p>o Criar uma estratégia concreta para valorizar e divulgar o património cultural e histórico da Região Centro, destacando a <b>gastronomia, património arquitetónico e natural (incluindo a Ria de Aveiro)</b>, fortalecendo a identidade da região como destino diferenciado.</p>	<p>O património cultural e natural está presente nos Desafios Transversais (DT1. Afirmar o posicionamento estratégico da Região e a sua projeção nas redes globais e DT7. Estimular a identidade territorial e o multiculturalismo), nas OEBT (Sistema Económico, Sistema Social, Sistema Natural e Sistema Urbano), nos Sistemas Territoriais (Sistema Económico, Sistema Social e Sistema Natural), e no Modelo Territorial. Além disso, consideramos que no Programa de Execução, que a estratégia de valorização e promoção do</p>	Proposta já contemplada

			património cultural, histórico e natural da Região Centro se encontra contemplada no Projeto 21 – Roteiro da Economia Azul da Ria de Aveiro, bem como nos cinco subprojetos integrados no Projeto 14 – Diversificação da Oferta Turística – Redes Temáticas, a saber: Rede de Turismo Industrial; Rede de Lugares com História; Itinerários e Itinerâncias Culturais Transfronteiriças; Rede de Turismo de Saúde e Bem-Estar; e Roteiro da Cordilheira Central: da Guarda a Porto de Mós.	
Sistema de Mobilidade	Coimbr’a Pedal	<p><b>Comentários Gerais</b> Defendemos que <b>o Programa Regional de Ordenamento do Território da Região Centro (PROT CENTRO) deve promover a mobilidade ativa</b>, nomeadamente o andar a pé e a utilização da bicicleta como modo de transporte, com o objetivo de melhorar a segurança e qualidade do espaço público, reduzindo a dependência e utilização excessiva do automóvel particular na Região Centro.</p> <p><b>A bicicleta é uma das formas de transporte mais sustentáveis, acessíveis e inclusivas, de baixo custo e saudáveis</b>, e com uma importância fundamental para a sociedade e a economia, como reconhecem as instituições europeias (Declaração</p>	Na Estratégia, no Sistema de Mobilidade, está explicitado numa opção estratégica a necessidade de fomentar os transportes sustentáveis,	Proposta aceite

	<p>Europeia sobre a Utilização da Bicicleta (C/2024/2377). <a href="https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/2377">https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/2377</a>). Investir na promoção da utilização da bicicleta como modo de transporte e nos modos ativos, em geral, tem comprovadamente um rápido e elevado retorno económico, mas também em termos de saúde pública, coesão social e qualidade de vida, para além de contribuir para os objetivos nacionais de redução do consumo de energia e de emissões de gases com efeito de estufa.</p> <p>Diversos estudos mostram que a maioria das pessoas é favorável a alterações que confiram maior segurança e conforto ao espaço público, e que proporcionem melhores condições para o uso dos modos de transporte mais sustentáveis, como andar a pé, de bicicleta e o uso dos transportes públicos.</p> <p>As cidades e vilas da Região Centro, não sendo exceções a nível nacional, continuam a permitir uma excessiva presença de tráfego automóvel nas suas ruas, com todas as consequências negativas que daí advêm. <b>É por isso fundamental que as opções estratégicas deste programa no âmbito da mobilidade deem prioridade à redução do tráfego automóvel.</b></p> <p>É também essencial reconhecer que a fonte do perigo para quem se desloca a pé e de bicicleta é a presença excessiva dos automóveis e a sua velocidade. Por isso, para incentivar quem deseja alterar a forma de se deslocar, é fundamental que este programa reconheça a necessidade de uma <b>redução generalizada das velocidades praticadas nas localidades</b>, a exemplo das boas práticas seguidas em grande parte das cidades europeias. Só através desta redução generalizada da velocidade dos veículos motorizados se poderá garantir que todas as ruas e interseções sejam percebidas como mais seguras o que implica principalmente medidas físicas de acalmia de tráfego para a redução de velocidades.</p> <p>Genericamente, consideramos que há no PROT CENTRO uma priorização de investimentos rodoviários e que isso, previsivelmente, terá o efeito de incentivar ainda mais a utilização do automóvel, agravando os problemas que decorrem da excessiva utilização e dependência deste meio de transporte, desde logo o congestionamento das cidades da região e o aumento do perigo rodoviário e da violência rodoviária.</p> <p><b>A Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030</b> (Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto.</p>	<p>nomeadamente nos subsistemas territoriais. No Sistema Urbano, na opção estratégica "SU1. Promover a sustentabilidade e a qualidade urbana" reforça-se a necessidade de promover transportes coletivos e a mobilidade suave, diminuindo o uso do automóvel nos contextos urbanos. De forma a dar prioridade à redução do tráfego automóvel, reforça-se este desígnio no enquadramento das opções estratégicas do Sistema de Mobilidade. Relativamente, à redução generalizada das velocidades praticadas nas localidades, foi inserido um indicador no Sistema de Monitorização.</p>	
--	---	--	--

		<p><a href="https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/131-2019-123666113">https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/131-2019-123666113</a>) determina que 4% das deslocações nas cidades portuguesas em 2025 sejam feitas em bicicleta, aumentando esse valor para pelo menos 10% até 2030. A título de exemplo, de acordo com os Censos 2021, no município de Coimbra havia 77784 pessoas a fazer movimentos pendulares casa-trabalho/escola. Dessas, 230 utilizam a bicicleta (0,3%). Para a quota modal da bicicleta ser de 10% em 2030, terá de haver 7778 pessoas a fazer essas deslocações em bicicleta. Um crescimento de 34x. Para isso são necessárias medidas e investimentos urgentes.</p>		
Sistema de Mobilidade	Coimbr'a Pedal	<p><i>"No que respeita ao transporte de passageiros, as opções estratégicas devem responder a dois desafios principais: a melhoria da acessibilidade às grandes infraestruturas de transporte aéreo e ferroviário, tanto de âmbito nacional como internacional, e a melhoria da acessibilidade e da mobilidade intrarregional, corrigindo assimetrias, promovendo a coesão territorial e incentivando a mobilidade sustentável." (PROT CENTRO p. 62)</i></p> <p>Pelas razões apresentadas na secção anterior do presente contributo e também porque os próprios requisitos de implementação da rede transeuropeia de transporte (TEN-T) incluem a implementação de planos de mobilidade urbana sustentável, <b>propomos a seguinte redação:</b></p> <p><i>No que respeita ao transporte de passageiros, as opções estratégicas devem responder a dois desafios principais: a melhoria da acessibilidade às grandes infraestruturas de transporte aéreo e ferroviário, tanto de âmbito nacional como internacional, e a melhoria da acessibilidade e da mobilidade intrarregional. Esta deve ser orientada para a correção de assimetrias territoriais, a promoção da coesão e a transição para uma mobilidade mais sustentável. <b>Para isso, é fundamental reconhecer a atual hiperdependência do automóvel, que limita a eficácia das redes de transporte coletivo e acentua desigualdades no acesso à mobilidade.</b> Neste enquadramento, torna-se essencial alinhar as opções estratégicas com os objetivos da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa, <b>através da promoção de modos ativos como a bicicleta e o andar a pé, os quais, além de contribuírem para a saúde e a redução das emissões, potenciam a abrangência e a eficácia do transporte coletivo, nomeadamente o ferroviário, ao facilitar o acesso às estações e pontos de interface.</b> A implementação de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) é, neste sentido, um instrumento indispensável. <b>A Região Centro, pela sua topografia maioritariamente suave,</b></i></p>	<p>As propostas foram introduzidas no enquadramento das opções estratégicas do Sistema de Mobilidade e no Sistema Urbano, no objetivo dirigido ao reforço da sustentabilidade e da inclusão dirigido a todos os centros urbanos.</p>	Proposta aceite

		<i>clima ameno e estrutura urbana policêntrica, reúne condições muito favoráveis à promoção da mobilidade ativa, representando uma oportunidade estratégica para transformar padrões de deslocação e reforçar a sustentabilidade da rede de transportes.</i>		
SM1. Reforçar a rede logística e o transporte de mercadorias	Coimbr'a Pedal	<p>Propomos a inclusão de soluções de logística baseadas em bicicletas de carga pelas seguintes razões:</p> <p><b>1. Vantagens ambientais:</b> a logística ciclável constitui uma alternativa sustentável aos veículos motorizados, contribuindo para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e de partículas finas, melhoria da qualidade do ar, redução da poluição sonora e, em geral, para uma melhor qualidade de vida nas áreas urbanas.</p> <p><b>2. Vantagens económicas:</b> a logística ciclável gera emprego e dinamiza negócios locais, ao mesmo tempo que reduz os custos coletivos associados ao tráfego urbano, como congestionamentos, acidentes, ocupação excessiva do espaço público e outros impactos na saúde pública.</p> <p><b>Propomos a seguinte redação:</b></p> <p>● <b>Promover soluções de logística urbana baseadas em bicicletas de carga.</b> Este eixo de intervenção passa por:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— desenvolver infraestruturas adequadas: implementar zonas de baixas emissões e restrições ao tráfego de veículos motorizados em áreas urbanas densas, implementar ciclovias seguras com largura adequada e estacionamento específicos para bicicletas de carga, facilitando e promovendo a operação eficiente destes veículos nas áreas urbanas;</li> <li>— criar <i>micro-hubs</i> logísticos: estabelecer pequenos centros de distribuição nas cidades para permitir a transferência eficiente de mercadorias de veículos maiores para bicicletas de carga, otimizando as entregas de última milha;</li> <li>— implementar programas de formação e sensibilização, articulando autoridades locais e empresas de logística, que capacitem os trabalhadores para a utilização de bicicletas de carga e promovam a mudança de mentalidade necessária para a adoção destas soluções;</li> <li>— estabelecer sistemas de acompanhamento para avaliar o desempenho das soluções implementadas, permitindo ajustes e melhorias contínuas nas estratégias de logística urbana sustentável.</li> </ul>	<p>Agradecemos o contributo, mas, como referido no PROT, os projetos piloto são, por definição, iniciativas demonstradoras, destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Por essa razão, devem decorrer apenas em alguns centros urbanos ou concelhos, podendo posteriormente ser replicados noutros territórios da região. Ainda assim, estes temas serão equacionados no âmbito da execução do PROT Centro.</p>	Proposta não aceite

<p>SM2. Melhorar o acesso às grandes infraestruturas de transporte e a inclusão nos corredores de âmbito nacional e internacional</p>	<p>Coimbr'a Pedal</p>	<p>A intermodalidade da bicicleta com o transporte coletivo constitui uma ferramenta fundamental para substituir viagens em automóveis, pois permite conjugar as vantagens de ambos os modos de transporte, criando sinergias que permitem ao utilizador alcançar a flexibilidade, conforto e fiabilidade necessárias. O transporte coletivo e a mobilidade activa complementam-se em contexto urbano e suburbano se for possível uma interface simples, rápida e eficaz de regime de intermodalidade.</p> <p>Assim, propomos a <b>inclusão de um novo ponto</b> dentro da opção estratégica SM2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Criar condições de intermodalidade entre o transporte coletivo e a bicicleta.</b></li> </ul> <p>Este eixo passa por promover a integração efetiva entre a bicicleta e o transporte coletivo, nomeadamente ferroviário, através da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— criação de estacionamentos de bicicletas abrigados, seguros e acessíveis em estações e apeadeiros. Esta medida aumenta significativamente o raio de ação das estações, permitindo que mais utilizadores optem por modos sustentáveis no acesso ao transporte público. A disponibilização de estacionamentos seguros é particularmente relevante face à crescente utilização de bicicletas elétricas, mais valiosas e mais sensíveis ao roubo;</li> <li>— criação de um sistema de bicicletas partilhadas dentro dos grandes interfaces intermodais, com tarifas diária e mensal, que permita ao utilizador da rede ferroviária servir-se da bicicleta como meio de transporte na cidade de destino. A CP deverá operar um sistema de bicicletas partilhadas nacionais, a exemplo da OV-Fiets operada pela Nederlandse Spoorwegen dos Países Baixos;</li> <li>— melhoria da acessibilidade no acesso às estações e aos comboios por quem transporte uma bicicleta garantindo a circulação e acesso por rampas em escadas, devidamente enquadradas para permitir espaçamento no manuseamento das mesmas.</li> <li>— capacitar todos os comboios, incluindo os Alfa e outros de alta velocidade, para poderem transportar bicicletas, em especial bicicletas dobráveis, equiparando-as ao transporte de bagagem pessoal e preparando o material circulante para ter espaços para estas bicicletas de pequenas dimensões, distintos dos espaços de bicicletas, para facilitar os movimentos pendulares.</li> </ul>	<p>Agradecemos o contributo, mas, como referido no PROT, os projetos piloto são, por definição, iniciativas demonstradoras, destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Por essa razão, devem decorrer apenas em alguns centros urbanos ou concelhos, podendo posteriormente ser replicados noutros territórios da região. Ainda assim, estes temas serão equacionados no âmbito da execução do PROT Centro.</p>	<p>Proposta não aceite</p>
---	---------------------------	--	--	----------------------------

<p>SM3. Aumentar a acessibilidade e a conectividade intrarregional</p>	<p>Coimbr'a Pedal</p>	<p>Defendemos que o reforço da mobilidade rodoviária deve estar dependente de contrapartidas que incentivem a mobilidade sustentável, em particular a mobilidade ativa. Nesse sentido, <b>sugerimos os seguintes pontos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— a beneficiação de Itinerários Principais e Itinerários Complementares deverá estar associada a uma integração de infraestruturas de mobilidade suave, com destaque para corredores cicláveis seguros e atrativos, que permitam deslocações em bicicleta em ligações intermunicipais;</li> <li>— a qualificação das áreas de serviço e nós de acesso aos eixos estruturantes através da instalação de parques de estacionamento seguros para bicicletas, infraestruturas de carregamento para bicicletas elétricas e integração com sistemas de bike sharing, promovendo a intermodalidade e facilitando a articulação com o transporte público;</li> <li>— implementação de medidas de redução de tráfego automóvel nos eixos que atravessam centros urbanos como por exemplo o IC2 em Coimbra ou Condeixa, aproveitando o investimento em rotas alternativas como a A1 ou a ligação da A13 ao IP3 para desincentivar o tráfego de atravessamento, nomeadamente através de portagens e medidas de acalmia de tráfego.</li> </ul> <p>Para além disso, importa reconhecer o grave problema de segurança rodoviária para peões e pessoas que se deslocam de bicicleta em estradas que ligam diferentes povoações, muitas vezes marcadas pelo excesso de velocidade, ou até mesmo limites de velocidade desadequados e falta de faixas ciclopedonais. Nesse sentido sugerimos o seguinte ponto dentro do SM3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Atacar o grave problema de segurança rodoviária em estradas nacionais e regionais, em particular para os seus utilizadores mais vulneráveis, em estradas nacionais e regionais que ligam e/ou atravessam as localidades da Região Centro.</b></li> </ul> <p>Este eixo de intervenção inclui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— redução dos limites de velocidade em estradas nacionais e regionais que atravessam áreas urbanas e zonas residenciais, ajustando os limites de acordo com a densidade populacional e a proximidade de escolas, hospitais e outros pontos sensíveis, com o objetivo de melhorar a segurança dos peões e ciclistas;</li> <li>— aumento da fiscalização de velocidade através de radares fixos e móveis, câmeras de monitoramento e outros sistemas de controlo, especialmente em locais de maior risco ou com históricos elevados de acidentes rodoviários,</li> </ul>	<p>A proposta foi inserida na OEBT SM3. Aumentar a acessibilidade e a conectividade intrarregional. Os contributos dirigidos a intervenções específicas serão considerados no período de implementação do PROT Centro.</p>	<p>Proposta parcialmente aceite</p>
--	-----------------------	--	--	-------------------------------------

		<p>incentivando o cumprimento das normas e desestimulando comportamentos imprudentes ao volante;</p> <p>— instalação de zonas de acalmia de tráfego, como lombas, rotundas e semáforos inteligentes, para reduzir a velocidade média dos veículos e aumentar a segurança dos utilizadores mais vulneráveis da via;</p> <p>— melhoria do desenho das estradas, com a inclusão de faixas ciclopedonais segregadas e a promoção de vias seguras e bem sinalizadas para ciclistas e peões, assegurando que as infraestruturas de mobilidade ativa sejam integradas de forma eficiente com os principais eixos rodoviários;</p> <p>— implementação de campanhas de sensibilização sobre a segurança rodoviária, com foco na convivência entre veículos motorizados e modos de transporte ativos, especialmente nas zonas de maior circulação e risco para peões e ciclistas.</p>		
<p>SM4. Fomentar sistemas de transportes sustentáveis nos subsistemas territoriais</p>	<p>Coimbr'a Pedal</p>	<p>Sendo certo que <i>a criação de redes urbanas de ciclovias, extensas, abrangentes e com elevada conectividade, capazes de dar resposta a necessidades diárias de mobilidade da população</i> é um vetor muito importante, é essencial reconhecer que a principal barreira à utilização da bicicleta é a sensação de insegurança oferecida pela infraestrutura. Defendemos que a redução do perigo rodoviário (Princípio de Ação para a Redução do Perigo Rodoviário dos Utilizadores de Bicicleta, MUBi, <a href="https://mubi.pt/2014/12/23/principios-de-acao-para-a-reducao-do-perigo-rodoviario-dos-utilizadores-de-bi-cicleta/">https://mubi.pt/2014/12/23/principios-de-acao-para-a-reducao-do-perigo-rodoviario-dos-utilizadores-de-bi-cicleta/</a>) deve procurar, prioritariamente, uma redução efetiva do perigo para todos os seus utilizadores, identificando e controlando as principais fontes de ameaça.</p> <p>Consequentemente, a segurança e o conforto das pessoas que se deslocam de bicicleta ou a pé deverão ser aumentados pela aplicação da seguinte hierarquia de tomada de decisão:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Redução do volume de tráfego motorizado;</li> <li>2. Redução da velocidade de circulação do tráfego motorizado;</li> <li>3. Tratamento das interseções e gestão de tráfego que aumentem a segurança de todos os utentes.</li> </ol> <p>Finalmente, e para os casos em que se assuma que é politicamente inaceitável, com fundamento técnico, a redução de velocidades ou quantidade de veículos em circulação para valores compatíveis com os mais vulneráveis:</p>	<p>Durante a implementação do PROT Centro serão consideradas as propostas aqui identificadas, nomeadamente, com a realização de um projeto dirigido às questões descritas.</p>	<p>Proposta parcialmente aceite</p>

		<p>4. Redistribuição do espaço afeto à circulação motorizada para a implementação de passeios mais largos e/ou canais dedicados à circulação de bicicletas. Assim, a eficiência da bicicleta e a segurança dos seus utilizadores consegue-se pela integração deste veículo de forma plena e segura na rede viária, devendo disponibilizar-se vias reservadas, de utilização não obrigatória, apenas quando absolutamente necessário ou complementar (em corredor independente da rede viária).</p> <p>Por estas razões, <b>promos os seguintes pontos complementares:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— financiamento e implementação das ações já identificadas em planos existentes, como é o caso do Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável ou do o Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transporte, ambos da CIM-RC, o Plano Ciclável de Coimbra e o futuro Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Coimbra (atualmente em elaboração) nomeadamente a implementação de planos municipais de acalmia de tráfego, a promoção de comboios de bicicletas nas escolas e a implementação de sistemas de bicicletas partilhadas.</li> <li>— promover a redução do limite geral de velocidade nas localidades para 30 km/h, através dos instrumentos necessários, nomeadamente a revisão dos PDMs, a implementação de medidas de fiscalização, e redesenho das vias urbanas criando Zonas 30 e Zonas Residências e de Coexistência.</li> <li>— promover a redução ou remoção dos limites mínimos de estacionamento automóvel em novos empreendimentos e introduzir o estacionamento tarifado como norma.</li> <li>— desenhar e implementar uma rede intermunicipal de ciclovias.</li> </ul>		
<p>Sistema de Energia</p>	<p>Coimbr'a Pedal</p>	<p>A bicicleta é o meio de transporte energeticamente mais eficiente. Uma bicicleta elétrica consome pelo menos cinco vezes menos energia (por passageiro, por km) do que um automóvel elétrico. A bicicleta é, também, mais eficiente em termos de espaço do que um carro. O estacionamento para bicicletas fora da via pública, considerando o consumo total de espaço por unidade (ou seja, o lugar de estacionamento mais os corredores de acesso), pode ser até 20 vezes menor em comparação com o estacionamento para carros. Diminuir o espaço requerido para estacionamento de automóveis, disponibilizando mais espaços de estacionamento para bicicletas, ajudaria a manter os custos crescentes de construção sob controlo. Consequentemente, o estacionamento para bicicletas tem uma pegada de carbono</p>	<p>Agradecemos a sugestão apresentada, à qual foi dada a devida atenção. Contudo, considera-se que o PROT Centro já contempla estas indicações.</p>	<p>Proposta já contemplada</p>

		<p>muito menor em comparação com o estacionamento de carros. São necessários menos recursos materiais, o que tem um impacto positivo no consumo energético ao longo do ciclo de vida desses edifícios.</p> <p>Nos agregados familiares que vivem em habitações isoladas e possuem automóvel, o uso do automóvel pode representar cerca de 50% do consumo global de energia (mobilidade e habitação). Em habitações com menor consumo energético ou em blocos de apartamentos, essa percentagem é ainda mais elevada (European Cyclists' Federation (2018), Making Buildings Fit for Sustainable Mobility. <a href="https://ecf.com/system/files/Making_Buildings_Fit_For_Sustainable_Mobility.pdf">https://ecf.com/system/files/Making_Buildings_Fit_For_Sustainable_Mobility.pdf</a>). É, portanto, essencial que as normas sobre eficiência energética no sector dos edifícios incluam critérios de mobilidade, tais como regulamentação de estacionamento que desencoraje o uso do automóvel particular e incentive a utilização de modos de transporte mais sustentáveis, como a bicicleta.</p> <p><i>"Tendo isto em consideração propomos um alternativa para o seguinte parágrafo: A tendência para uma penetração progressiva da mobilidade elétrica pode, subsidiariamente, contribuir para atingir a meta de redução do consumo de energia final, dada a maior eficiência das conversões de energia em comparação com as associadas ao uso de motores de combustão interna. Para tal, é necessário um correspondente crescimento da infraestrutura de carregamento de baterias e, a montante, um reforço da infraestrutura da rede elétrica de distribuição." (PROT Centro, p. 70)</i></p> <p><b>Formulação alternativa:</b></p> <p><i>A crescente adoção da mobilidade elétrica pode contribuir para a redução do consumo de energia final, especialmente quando prioriza modos mais eficientes, como a bicicleta elétrica, que consome significativamente menos energia por quilómetro do que os automóveis elétricos. No entanto, para que essa transição seja verdadeiramente sustentável, é essencial desenvolver infraestruturas adequadas, incluindo pontos de carregamento acessíveis e redes de distribuição elétrica reforçadas, mas também políticas que incentivem o transporte ativo e o uso racional do espaço urbano. Dessa forma, será possível maximizar os ganhos energéticos e ambientais, alinhando a eletrificação dos transportes com uma mobilidade verdadeiramente eficiente e de baixo carbono.</i></p>		
--	--	---	--	--

<p>SN2. Fomentar a conservação da natureza e da biodiversidade</p>	<p>Biond - Associação das Bioindústrias de Base Florestal</p>	<p>Na OEBT SN2, relativamente ao ponto “Avaliar e proceder às alterações adequadas à atual Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental (ERPVA)”, <b>salienta-se que o traçado desta estrutura não se traduz na existência de habitats ou mesmo na possibilidade de restauro de habitats outrora existentes.</b> Este traçado não deve ser impeditivo da continuidade da atividade florestal produtiva, pois esta sendo gerida atendendo aos objetivos de proteção e conservação da ocupação e da legislação em vigor, permite a conectividade do espaço florestal.</p>	<p>A proposta foi inserida na respetiva OEBT (pág. 59).</p>	<p>Proposta aceite</p>
<p>SN4. Fortalecer o setor agroflorestal</p>	<p>Biond - Associação das Bioindústrias de Base Florestal</p>	<p>Na OEBT SN4, primeiramente evidenciar que os pontos elencados se referem ao setor florestal e ao setor agroflorestal. Quanto à referência de utilização de “espécies mais resistentes ao fogo” não é sinónimo de promover melhor a gestão de combustível, ou de mitigar os riscos de incêndio. O risco de incêndio não depende da espécie arbórea X, qualquer espécie florestal é vítima do incêndio. A severidade do incêndio depende da gestão dos combustíveis finos e a sua progressão ou controlo depende da existência de fragmentação da paisagem.</p>	<p>A utilização de espécies mais resistentes ao fogo não é sinónimo, mas sim um contributo parcial para a melhor gestão de combustível. No entanto, concordamos com a importância da gestão dos combustíveis finos. Assim, a redação do quinto ponto das OEBT SN4, passará a ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Criar mosaicos florestais com diversas espécies mais resistentes ao fogo, promovendo a melhor gestão de combustíveis finos, de modo a minorar os impactos das alterações climáticas</li> </ul>	<p>Proposta parcialmente aceite</p>

			e a mitigar os riscos de incêndio e de desertificação	
SN6. Diminuir a suscetibilidade aos riscos	Biond - Associação das Bioindústrias de Base Florestal	Na OEBT SN6, adicionalmente ao ponto "Acautelar, na ocupação do solo rústico, o risco de incêndio, em especial no que se refere aos edifícios destinados à habitação ou para fins turísticos", deve ser garantido que esta envolvente de segurança relativa ao risco de incêndio prevista na legislação (DL 82/2021), esteja incluída no projeto dos espaços edificados.	Foi acrescentado, como novo ponto 3: • Garantir que uma envolvente de segurança aos riscos de incêndio seja considerada nos projetos de espaços edificadas	Proposta aceite
SEN2. Aumentar a contribuição de energia renovável no consumo de energia final	Biond - Associação das Bioindústrias de Base Florestal	Na OEBT SEN2, o investimento para "Aumentar a contribuição de energia renovável no consumo de energia final" deve ter em atenção a localização destas infraestruturas quanto ao potencial produtivo, incentivando a instalação em superfícies já impermeabilizadas, como parques de estacionamento, coberturas de zonas comerciais/industriais, e reduzir a pressão sobre os solos produtivos (agrícolas e florestais). Contudo, por razões de interesse público, quando a sua instalação resultar na perda de solos produtivos, reiteramos que deve existir um mecanismo de compensação independentemente da cultura ou espécie florestal em causa.	Concordamos com o que dizem, no entanto, o PROT não intervém ao nível do projeto específico.	Proposta não aceite
DT1. Afirmar o posicionamento estratégico da Região e a sua projeção nas redes globais	Pedro Miguel V. Gomes	> DT1. [Ver comentários ao SM2. e SM3.]	Conseguir que as composições da LAV parem frequentemente em Aveiro, Coimbra e Leiria é um desígnio da Região Centro, posto em causa pela obsessão de uma ligação de 70 minutos entre Lisboa e o Porto. Se lhe juntarmos Santarém	Proposta não aceite

			<p>e eventualmente Fátima a dificuldade seria muito maior. A proposta apresentada poderia justificar-se num cenário em que o novo aeroporto fosse localizado em Santarém; no entanto, tendo sido escolhida a opção Alcochete, tal solução não nos parece viável. A proposta é muito razoável, mas o PROT limita-se a propor a autoestrada e não o seu traçado. Tal como no caso do IC6, a intenção é evitar opções que gerem divisões e enfraqueçam a capacidade de reivindicação. No entanto, poderemos estar disponíveis para apoiar essa solução no momento que se revele mais oportuno.</p>	
<p>DT6. Fomentar a governação, a descentralização e a participação pública</p>	<p>Pedro Miguel V. Gomes</p>	<p>&gt; DT6 Tal como bem identifica o PROT, <b>existe uma falta de coerência na forma como múltiplos serviços públicos se organizam territorialmente</b> pelo País, existindo um problema de múltiplos mapas administrativos, que no caso da região Centro a</p>	<p>Alterações da composição das NUTS extravasa o âmbito do PROT, tratando-se</p>	<p>Proposta fora do âmbito do PROT</p>

		<p>retalham em distintas unidades geográficas não-coincidentes e não-compatíveis entre si. Concordo com o objectivo de divisão global em dois níveis, NUTS II/CCDR e NUTS III/CIM. Deverá existir o princípio de as ULS, comarcas judiciais, regiões de Segurança Social e círculos eleitorais, por exemplo, respeitarem tanto quanto possível estas fronteiras, podendo em alguns casos subdividir-se dentro de uma mesma NUT III. Esta foi aliás a abordagem que presidiu à criação dos agrupamentos de centros de saúde (ACES) em 2008-2009 (os quais não podiam extravasar as fronteiras de uma NUT III, embora cada NUT III pudesse ser subdividida em mais do que um ACES), ou da tentativa de reforma judicial em 39 comarcas baseadas nas NUTS III (em 2009-2010). Deverá ser, contudo, ponderada uma alteração do mapa de NUTS III na região Centro, pelo menos revertendo a eliminação ocorrida em 2013 da NUT III Cova da Beira, a qual corresponde a uma área e sistema urbano distinto e bem definido, diferenciado do distrito da Guarda, e centrado numa cidade (Covilhã) que é classificada como um centro urbano de estruturação nacional no PNPOT, tendo características e serviços equivalentes às de uma capital de distrito (nomeadamente sendo sede de uma universidade e de um hospital benchmarking C). Deverá também ser clarificada a situação dos municípios de Ansião, Alvaiázere, Castanheira de Pêra, Figueiró dos Vinhos e Pedrógão Grande (pertencentes à ULS Coimbra mas à NUT III Região de Leiria) e eventualmente ponderada a evolução da CIM Região de Coimbra para uma área metropolitana. Essencial para a identificação dos cidadãos com estas unidades geográficas será a sua legitimação popular. Embora tal não dependa da CCDR Centro, deverá ser pugnado o avanço do processo de regionalização, e da introdução de eleições para as CIM e áreas metropolitanas. Sugiro ainda convidar e incentivar os municípios que a região foi perdendo em diversos serviços públicos ao longo das décadas (ex.: Mação, Vila de Rei, Ovar) a reintegrarem plenamente a região Centro, assim como aproveitar a integração de Ourém na ULS Leiria para ponderar a sua integração total na NUT II Centro.</p>	<p>de uma matéria da responsabilidade das instâncias competentes a nível nacional e europeu.</p>	
<p>DT7. Estimular a identidade territorial e o multiculturalismo</p>	<p>Pedro Miguel V. Gomes</p>	<p>&gt; DT7 No que toca a estimulação de uma <b>identidade regional</b> com a qual as populações se identifiquem, creio que deverá ser seriamente <b>ponderada a mudança do nome da região/NUT II da designação "Centro"</b> (um conceito puramente geográfico) <b>para "Beira"</b>, dando assim reconhecimento oficial e continuidade à designação</p>	<p>A eventual alteração da designação oficial das unidades territoriais (NUTS), como a da NUTS II Centro, extravasa o</p>	<p>Proposta fora do âmbito do PROT</p>

		multi-secular e amplamente estabelecida em termos culturais e toponímicos (ex.: Aguiar da Beira, Monforte da Beira) da região onde actua esta CCDR.	âmbito do PROT, tratando-se de uma matéria da responsabilidade das instâncias competentes a nível nacional e europeu.	
SE4. Aumentar a competitividade do setor do turismo	Pedro Miguel V. Gomes	> SE4. Aumentar a competitividade do setor do turismo Sendo a paisagem considerada como um activo a valorizar, não só enquanto património natural e cultural, mas também enquanto ecossistema e garante de biodiversidade, e considerando que a região Centro tem uma elevada preponderância de áreas florestais, consideramos que <b>o controlo da área florestal ocupada por espécies exóticas e/ou invasoras (nomeadamente eucaliptos e acácias) deve ser associado à valorização da paisagem e conseqüentemente um factor de aumento da competitividade do sector do turismo na região Centro.</b>	O controlo de espécies exóticas ou invasoras está contemplado em vários pontos do documento. Deve, contudo, ressaltar-se que os eucaliptos, a par dos problemas associados à espécie, têm um elevado valor económico, o que não acontece com as acácias.	Proposta já contemplada
SS2. Aumentar a equidade no acesso aos cuidados de saúde	Pedro Miguel V. Gomes	> SS2. Aumentar a equidade no acesso aos cuidados de saúde [Ver comentários a NG.SS.3. Domínio da saúde]	A criação e autonomização de hospitais são questões fora do âmbito de atuação do PROT.	Proposta fora do âmbito do PROT
SN2. Fomentar a conservação da natureza e da biodiversidade	Pedro Miguel V. Gomes	> SN2. Fomentar a conservação da natureza e da biodiversidade [Ver comentários ao NG.SN.2. e NG.SN.4.]	A preocupação relativa a espécies exóticas está devidamente contemplada nas Normas Orientadoras.	Proposta não aceite

			A NG.SN.4., al. a) já contempla as preocupações manifestadas quanto à questão da abordagem integrada do solo rústico.	
SN4. Fortalecer o setor agroflorestal	Pedro Miguel V. Gomes	> SN4. Fortalecer o setor agroflorestal [Ver comentários ao NG.SN.2. e NG.SN.4.]	Não é matéria do PROT Centro, mas sim dos Programas Regionais de Ordenamento Florestal.	Proposta fora do âmbito do PROT
SM2. Melhorar o acesso às grandes infraestruturas de transporte e a inclusão nos corredores de âmbito nacional e internacional	Pedro Miguel V. Gomes	> SM2. Melhorar o acesso às grandes infraestruturas de transporte e a inclusão nos corredores de âmbito nacional e internacional O projecto da LAV Porto–Lisboa é correctamente identificado pelo PROT como absolutamente essencial para estruturar e desenvolver o Eixo Atlântico e em particular as regiões centradas nas cidades de Aveiro, Coimbra e Leiria. É também absolutamente essencial para melhorar a acessibilidade ferroviária da região Centro aos aeroportos Sá Carneiro e Luís de Camões. Notável também será o seu papel ao permitir que Leiria seja integrada no principal eixo ferroviário norte-sul, permitindo excelentes ligações intra-regionais entre Aveiro, Coimbra e Leiria, para além dos benefícios indirectos à ligação à Guarda. Considero, contudo, que o PROT deve defender a alteração do traçado da LAV Porto–Lisboa a sul de Leiria, de modo a que, em vez de este seguir em direcção ao Carregado por oeste da Serra dos Candeeiros (traçado escolhido com base no projecto do Aeroporto da Ota), em vez disso sirva simultaneamente Leiria e Santarém (e eventualmente Fátima), conforme o projecto proposto em 2007 pela CIP e pela ADFER nos estudos de acessibilidade ao novo aeroporto em Alcochete.[1] [2] [3] [4] [5] Tal alteração de traçado, perfeitamente viável do ponto de vista económico e vantajosa do ponto de vista comercial, não só melhora e reduz o tempo de percurso das cidades do Centro até ao Aeroporto Luís de Camões, como permite incluir todas as capitais de distrito do Eixo Atlântico (i.e. incluindo Santarém) no traçado da LAV, assim como eventualmente um dos maior pólos turísticos da região (Fátima). Esta alteração de	Conseguir que as composições da LAV parem frequentemente em Aveiro, Coimbra e Leiria é um desígnio da Região Centro, posto em causa pela obsessão de uma ligação de 70 minutos entre Lisboa e o Porto. Se lhe juntarmos Santarém e eventualmente Fátima a dificuldade seria muito maior. A proposta apresentada poderia justificar-se num cenário em que o novo aeroporto fosse localizado em	Proposta não aceite

		<p>traçado entre Leiria e o Aeroporto Luís de Camões é perfeitamente compatível com a TTT Chelas-Barreiro. Permite também melhorar fortemente a acessibilidade do eixo Guarda–Covilhã–Castelo Branco ao Aeroporto Luís de Camões: com a travessia do Tejo a ocorrer na zona de Santarém em vez de no Carregado, os comboios provenientes da Linha da Beira Baixa poderão utilizar a LAV a partir de Santarém, em vez somente às “portas de Lisboa” (no Carregado).</p>	<p>Santarém; no entanto, tendo sido escolhida a opção Alcochete, tal solução não nos parece viável.</p>	
<p>SM2. Melhorar o acesso às grandes infraestruturas de transporte e a inclusão nos corredores de âmbito nacional e internacional</p>	<p>Pedro Miguel V. Gomes</p>	<p>Concordo inteiramente com a construção da LAV Aveiro–Viseu–Salamanca. Considero, contudo, que o possível prazo demorar para a sua construção não deverá prejudicar a reintegração de Viseu na rede ferroviária nacional, pelo que sugerimos que se avance numa primeira fase com a construção do relativamente curto ramal entre Viseu e Mangualde.</p>	<p>No âmbito das OEBT do Sistema de Mobilidade, a OEBT SM1 – Reforçar a rede logística e o transporte de mercadorias contempla a construção de ramais ferroviários de acesso, sendo referido, como exemplo, o ramal Viseu–Mangualde, já previsto no Plano Ferroviário Nacional.</p>	<p>Proposta já contemplada</p>
<p>SM2. Melhorar o acesso às grandes infraestruturas de transporte e a inclusão nos corredores de âmbito nacional e internacional</p>	<p>Pedro Miguel V. Gomes</p>	<p>No contexto da modernização da Linha do Oeste, a construção de ligações à Linha do Norte é essencial (não existe actualmente qualquer interligação entre a Grande Lisboa (Cacém) e as proximidades de Coimbra (Alfarelos), sendo de propor nomeadamente uma linha ferroviária convencional entre as proximidades do Entroncamento e daí por Fátima, Leiria e Pombal. Tal teria a vantagem adicional de integrar eficazmente Fátima na rede ferroviária nacional, e permitir a criação de ligações regionais/suburbanas entre Coimbra, Pombal e Leiria (similares às já hoje existentes entre Coimbra e Aveiro, e entre Coimbra e Figueira da Foz).</p>	<p>Tendo em conta que Fátima e Pombal se situam na Linha do Norte, e Leiria na Linha do Oeste e na futura LAV, é muito duvidoso que esta proposta passasse qualquer análise custo-benefício. Se queremos que o PROT consiga vencer</p>	<p>Proposta não aceite</p>

			os desafios a que propõe, convém não os enfraquecer através da multiplicação de investimentos.	
SM2. Melhorar o acesso às grandes infraestruturas de transporte e a inclusão nos corredores de âmbito nacional e internacional	Pedro Miguel V. Gomes	No que toca os nós da A1, destaco também a necessidade de construir um nó com o IC9 na zona onde estas duas vias se cruzam.	Tal como referido nas OEBT do Sistema de Mobilidade, o número de nós na A1 revela-se insuficiente, sendo por isso considerada fundamental a construção de dois novos nós na região: um entre a Mealhada e o Mamodeiro (Aveiro) e outro no ponto de interseção entre a A1 e o IC2, a sul de Pombal. Reconhecendo que a reivindicação simultânea de múltiplas intervenções pode comprometer a eficácia da estratégia, torna-se necessário estabelecer prioridades. Além do mais, este nó estaria a curta distância dos	Proposta não aceite

			nós de Fátima e de Leiria. A sugestão de criação de um novo nó poderá, contudo, ser ponderada numa fase futura de desenvolvimento do projeto.	
SM3. Aumentar a acessibilidade e a conectividade intrarregional	Pedro Miguel V. Gomes	> SM3. Aumentar a acessibilidade e a conectividade intrarregional Concordo que o elevado tráfego do IP3 torna essencial a construção de uma auto-estrada entre Coimbra e Viseu. Considero contudo que, precisamente por o IP3 não oferecer um traçado compatível com uma duplicação fácil e segura para perfil de auto-estrada (nomeadamente no troço entre Coimbra, Penacova e Santa Comba Dão), considero que a auto-estrada Coimbra–Viseu deve ser construída seguindo essencialmente um traçado novo, preferencialmente pela encosta norte da Serra do Buçaco, ligação histórica e natural entre Coimbra e a Beira Alta (eixo seguido nomeadamente pela Linha da Beira Alta e pela antiga Estrada Real), evitando assim o vale do Mondego e o obstáculo constituído pela albufeira da Barragem da Aguieira. Com efeito, é de realçar que existe já um projecto para uma auto-estrada Coimbra–Mealhada–Viseu que recebeu DIA’s favoráveis condicionadas pela APA em 2007–2008 (processos AIA n.º 1746 e 1963). Este projecto, se devidamente adaptado às condicionantes actuais, apresenta múltiplas vantagens face ao projecto de duplicação do IP3: (1) permite construir uma auto-estrada de raiz com um traçado sem condicionantes e seguindo as melhores práticas de segurança, (2) permite construir o IC12 em tronco comum com o IP3 entre Mealhada e Mortágua/Santa Comba Dão, permitindo avançar com a construção de mais de 30 km desta auto-estrada para oeste ao mesmo tempo que evita no a existência de duas auto-estradas paralelas, (3) permite construir uma alternativa ao congestionado IC2/N1 entre Coimbra e Mealhada, e (4) uma vez que mantém o actual IP3 como alternativa gratuita, permite que a construção da auto-estrada seja financiada com recurso a concessão a privados em regime de portagem.	A proposta é muito razoável, mas o PROT limita-se a propor a autoestrada e não o seu traçado. Tal como no caso do IC6, a intenção é evitar opções que gerem divisões e enfraqueçam a capacidade de reivindicação. No entanto, poderemos estar disponíveis para apoiar essa solução no momento que se revele mais oportuno.	Proposta não aceite
SM3. Aumentar a acessibilidade e a	Pedro Miguel V. Gomes	Sugiro ponderar a construção de uma ligação rápida (prolongamento do IC6?, variantes a estradas nacionais?) entre a Cova da Beira e o IC31 (via Penamacor)	Embora as propostas apresentadas sejam	Proposta não aceite

conetividade intrarregional		sub-região que de outro modo terá um acesso deficiente a esta futura auto-estrada. Deverá também ser ponderado o estudo da construção de uma via rápida tipo IC ligando directamente Coimbra a Castelo Branco, via Pampilhosa da Serra, de modo a melhorar substancialmente as acessibilidades do sistema do Pinhal Interior.	interessantes, considerando o atual contexto de menor apetência, tanto a nível nacional como europeu, para investimentos rodoviários, o PROT deve concentrar-se num conjunto mais restrito e estratégico de intervenções.	
SM3. Aumentar a acessibilidade e a conetividade intrarregional	Pedro Miguel V. Gomes	Se está previsto a inclusão da Guarda na rede ferroviária de alta velocidade a médio-prazo, o resto da Beira Interior está de momento fora dos planos desta rede, tendo a Linha da Beira Baixa condições muito pouco competitivas (velocidade máxima de 90-100 km/h na maior parte do percurso) face à rodovia. Por um lado, a alteração do traçado da LAV Porto-Lisboa entre Leiria e Lisboa de modo a que a travessia do Tejo ocorra na zona de Santarém em vez de no Carregado, é essencial para que o sistema territorial da Beira Interior possa usufruir minimamente da LAV no acesso ao Aeroporto Luís de Camões e à Grande Lisboa. Numa segunda fase, deverá ser estudada a integração directa da Beira Interior na rede ferroviária de alta velocidade, nomeadamente através da revisão do Plano Ferroviário Nacional com um projecto de modernização e aumento de prestações da Linha da Beira Baixa (ex.: conversão para linha de velocidade elevada com velocidade máxima de 200 km/h [o que necessitaria certamente de um novo túnel da Gardunha e um traçado novo no vale do Tejo]) e/ou ligação ferroviária entre Castelo Branco e Plasencia equivalente ao IC31 (eventualmente no contexto de uma LAV directa entre Lisboa e Madrid).	Mais uma vez, importa concentrar os esforços num número reduzido de propostas; se queremos ir a todas, arriscamo-nos a não conseguir nada.	Proposta não aceite
SM3. Aumentar a acessibilidade e a conetividade intrarregional	Pedro Miguel V. Gomes	Essencial também a resolução da questão aeroportuária na Covilhã, consequente da demolição do aeródromo em 2011, decisão hoje reconhecida pela Câmara Municipal local como tendo sido um erro.[6]	A Covilhã está referenciada para integrar uma eventual rede regional de aeródromos.	Proposta já contemplada

<p>SM3. Aumentar a acessibilidade e a conetividade intrarregional</p>	<p>Câmara Municipal de Góis</p>	<p>SM3 - Opção Estratégica: “Aumentar a acessibilidade e a conetividade intrarregional” - Conclusão da construção da variante à EN 342, pela sua importância para o desenvolvimento e coesão da Região, passando por Góis até Arganil, criando assim a interligação do interior da região a Itinerário Principal (IP), Itinerário Complementar (IC) ou autoestrada.</p> <p>As nossas preocupações estão relacionadas com a acessibilidade ao concelho, mais propriamente com a melhoria do traçado da EN342 que atravessa uma parte significativa da região Centro e é de suma importância para o nosso território, não abandonando desta forma o previsto no Plano Nacional Rodoviário (2000) que gostaríamos de ver incluído no PROT Centro.</p>	<p>A lógica subjacente ao PROT para as infraestruturas rodoviárias assentou na priorização das vias estruturantes de conetividade, tanto dentro da Região Centro como na sua articulação com o exterior. O PROT propõe, assim, a construção e a melhoria de um conjunto significativo de infraestruturas rodoviárias, nomeadamente: a autoestrada Coimbra – Viseu; o IC31, com perfil de autoestrada, ligando a A23 a Monfortinho; a conclusão do IC6 no troço Tábua – Oliveira do Hospital – Covilhã; e a beneficiação geral do IC8, com especial enfoque no troço entre Avelar (Ansião) e Pombal, entre outras intervenções. Particular relevância assume, para a</p>	<p>Proposta não aceite</p>
---	---------------------------------	--	---	----------------------------

			<p>Região de Coimbra, a construção da Variante à EN17, cuja inclusão na versão final do PROT resulta de solicitação da CIM Região de Coimbra, face à sua importância para o desenvolvimento e coesão territorial. Esta infraestrutura permitirá uma ligação alternativa entre o Nó de Ceira (A13) e o Nó da Ponte Velha (N236), incluindo a ligação ao IP3/IC6. Acresce que existem outras vias com relevância regional, ainda que com um grau de prioridade mais reduzido, cuja reivindicação deverá ser efetuada à escala da CIM, como é o caso da construção da variante à EN342. Reconhece-se a importância desta infraestrutura para a Região de Coimbra e, em particular, para o</p>	
--	--	--	--	--

			<p>concelho de Góis, criando assim a ligação do interior da região ao Itinerário Principal (IP), Itinerário Complementar (IC) ou autoestrada. Contudo, numa conjuntura em que o investimento em estradas e autoestradas não constitui uma prioridade para a União Europeia, impõe-se o estabelecimento de prioridades, uma vez que não é realista reivindicar tudo em simultâneo.</p>	
<p>SN1. Gerir o solo e os recursos geológicos</p>	<p>Câmara Municipal da Figueira da Foz</p>	<p>Reitera-se, conforme devidamente fundamentado em pareceres anteriores elaborados no âmbito da fase de acompanhamento do PROT Centro, e que agora se volta a expor, que é entendimento do Município que na <b>Pág. 57 - Nas “Opções Estratégicas” do ponto “SN1. Gerir o solo e os recursos geológicos”, o texto “Adotar estratégias de ocupação e construção que reduzam a impermeabilização do solo, fomentando o ordenamento e qualificação ambiental das atividades económicas em meio rural” deve ser alterado, retirando-se a ênfase das atividades económicas em meio rural</b>, dado que, conforme previsto na legislação aplicável em vigor, em meio rural, deverá ser promovida, entre outras, a afetação do solo a atividades industriais, nomeadamente as ligadas ao aproveitamento de produtos agrícolas, pecuários e florestais, ou à exploração de recursos geológicos e</p>	<p>A menção foi retirada.</p>	<p>Proposta aceite</p>

		energéticos, tendo em vista a promoção da multifuncionalidade do uso do solo rústico.		
SM4. Fomentar sistemas de transportes sustentáveis nos subsistemas territoriais	Câmara Municipal da Figueira da Foz	<p>Reitera-se que no âmbito do “SM4. Fomentar sistemas de transportes sustentáveis nos subsistemas territoriais” (pág. 66), mais especificamente no ponto “Consolidação de sistemas de transportes sustentáveis nos subsistemas territoriais”, <b>propõe-se acrescentar o seguinte: “- a reativação da ligação Ferroviária entre Cantanhede e a Figueira da Foz”</b>, conforme devidamente fundamentado em pareceres anteriores enviados no âmbito da fase de acompanhamento do PROT Centro. Este contributo vai ao encontro do previsto na proposta do “Plano Ferroviário da Região de Coimbra”, datada de novembro de 2024, que está a ser elaborada pela Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra, que visa a melhoria do serviço ferroviário da Região e respetivas ligações, nomeadamente através da apresentação de novos serviços/melhoria dos serviços existentes de forma integrada com os restantes modos de transportes, assim como a respetiva integração bilhética e tarifária.</p>	<p>Compreendemos o interesse manifestado pelo município relativamente a esta ligação, mas ao PROT compete definir as opções estratégicas prioritárias para a Região Centro. O país tem uma rede ferroviária que assenta predominantemente numa estrutura em árvore, com poucos fechos de malha. É importante referir que a ligação entre as Linhas da Beira Alta e da Beira Baixa foi reativada em maio de 2021, estando a primeira ainda não totalmente operacional. Neste contexto, torna-se difícil justificar, como prioridade estratégica, a reativação da ligação ferroviária entre</p>	Proposta não aceite

			<p>Cantanhede e a Figueira da Foz, uma vez que essa conexão já existe e será reforçada através de Alfarelos. Acresce que a solicitação de múltiplas intervenções em simultâneo reduz a eficácia das propostas prioritárias.</p>	
<p>DT8. Promover o acesso à habitação</p>	<p>Câmara Municipal da Figueira da Foz</p>	<p>Reitera-se que é entendimento do Município que <b>deve ser acrescentado o seguinte desafio transversal</b> (pág. 286): “8. Promover o acesso à habitação” (conforme devidamente fundamentado em pareceres anteriores elaborados no âmbito da fase de acompanhamento do PROT Centro, e agora se volta a expor), uma vez que a região Centro, em consonância com o resto do País, enfrenta desafios enormes ao nível do acesso à habitação adequada e a preços acessíveis.</p>	<p>Embora o problema da escassez de habitação seja um desafio transversal ao país, e em particular à região, a inclusão, nesta fase dos trabalhos, de um novo Desafio Transversal implicaria uma alteração considerável na estrutura do documento, razão pela qual tal modificação não poderá ser considerada. Contudo, consideramos que este constrangimento está suficientemente</p>	<p>Proposta não aceite</p>

			identificado no âmbito do Sistema Social, sendo abordado no Programa de Execução através da proposta de um projeto piloto (Projeto 17 - Sistema de Apoio ao Planeamento Habitacional), que inclui uma ação específica para a elaboração de uma Estratégia Regional de Habitação.	
Sistema de Energia - nova OEBT	Câmara Municipal da Figueira da Foz	Reitera-se que é entendimento do Município que para o “Sistema de Energia” (pág. 295) deve ser acrescentada a seguinte OEBT: “6. Promover o aproveitamento da energia eólica offshore” (conforme fundamentado em pareceres anteriores enviados no âmbito da fase de acompanhamento do PROT Centro, e agora se volta a expor), visto que se trata de uma nova solução energética sustentável, que oferece uma oportunidade incontestável para potenciar a contribuição de energia limpa e renovável no consumo de energia final.	A vossa proposta está cabalmente contemplada na SN5 - Ordenar as zonas costeiras. Poderia, em alternativa, estar no sistema da energia, mas não nos dois, pois queremos um documento o mais conciso possível.	Proposta não aceite
DT1. Afirmar o posicionamento estratégico da Região e a sua projeção nas redes globais	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	DT1 – Considera-se que se poderia fazer referência ao porto seco da Guarda.	Estando essencialmente associada ao Porto de Leixões e menos aos portos da Região Centro a Plataforma	Proposta não aceite

			Logística da Guarda têm um impacto menor na região, motivo pelo qual não se faz referência.	
DT3. Responder às alterações climáticas	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	DT3 – Poderia ser incluída a referência à futura barragem do planalto de Videmonte.	A barragem do planalto de Videmonte não tem dimensão para integrar a reserva estratégica de água regional.	Proposta não aceite
SE2. Apoiar a qualificação e a capacidade exportadora da base económica da região	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	SE2 – Poderia ser efetuada uma sugestão de <b>estabelecimento de associações de produtores ou empresários em sectores de atividade similar, de modo a ganhar escala e aumentar a sua competitividade no mercado.</b>	Nas OEBT do Sistema Económico, na SE2, foi acrescentado o seguinte ponto: <i>Fomentar a cooperação entre empresas complementares e similares a fim de obter economias de gama e de escala.</i>	Proposta aceite
SS3. Melhorar os níveis de acesso à habitação	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	SS3 – Porque não aproveitar esta questão da <b>melhoria dos níveis de acesso à habitação para promover o desenvolvimento e revitalização dos aglomerados rurais, onde a oferta é mais económica?</b>	O Projeto 8 – <i>Aldeias Criativas</i> tem como principais objetivos estratégicos contrariar o declínio demográfico, requalificar as aldeias e experimentar soluções inovadoras para o espaço	Proposta já contemplada

			público, a habitação e os equipamentos.	
SS4. Reforçar a oferta educativa de qualidade e a formação ao longo da vida	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	SS4 – Esta questão de se apoiar e reforçar a <b>educação digital</b> não parece necessária porque estas competências já são amplamente desenvolvidas e são objeto de múltiplas iniciativas e projetos. O que importa reforçar neste campo <b>são os saberes, artes e ofícios tradicionais e regionais</b> em virtude de serem estas as temáticas que constituem uma lacuna nos projetos educativos. É necessário desenvolver uma <b>identidade regional</b> e um <b>amor à sua cultura</b> que leve as camadas jovens a querer manter-se no seu local de origem, devido ao fortalecimento de uma identidade cultural coletiva que em muito poderá contribuir para o enraizamento e fixação futura na região.	Consideramos que tanto a educação digital, particularmente dirigida a uma população mais envelhecida e com maiores níveis de iliteracia, como as questões associadas à cultura, às tradições e à identidade regional são dimensões essenciais para o desenvolvimento económico e social dos territórios, estando devidamente refletidas no Sistema Social.	Proposta já contemplada
SN1. Gerir o solo e os recursos geológicos	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	SN1 – Poderiam desenvolver-se boas práticas de <b>recuperação paisagística</b> durante e após a exploração mineira, evitando danos permanentes na paisagem, como é tão usual acontecer.	O subprojeto 14.1: Rede de Turismo industrial e as Normas Orientadoras para o Sistema Natural vão já nesse sentido.	Proposta já contemplada
DT2. Responder aos desafios da demografia	Ricardo Brito	<b>Promover políticas de fixação de jovens e famílias em territórios de baixa densidade através de incentivos à habitação acessível, criação de empregos acessíveis e apoio à natalidade</b> (creches, benefícios fiscais, transportes públicos acessíveis). Incentivar também programas de retorno e integração de emigrantes.	A proposta foi inserida no Desafio Transversal DT2. Responder aos	Proposta aceite

			desafios da demografia.	
DT2. Responder aos desafios da demografia	Ricardo Brito	<b>Criar redes locais de apoio intergeracional que envolvam a comunidade, associações e entidades públicas, promovendo a solidariedade entre jovens e idosos.</b> Essas redes podem contribuir para combater o isolamento social dos mais velhos, ao mesmo tempo que promovem o envolvimento cívico dos mais novos, reforçando a coesão social e a participação comunitária.	A proposta foi inserida na OEBT SS1. Promover a autonomia e cidadania das pessoas idosas ou em situação de dependência.	Proposta aceite
SM2. Melhorar o acesso às grandes infraestruturas de transporte e a inclusão nos corredores de âmbito nacional e internacional	Paulo Alexandre Fernandes Barbosa	Só existe uma forma de gerar riqueza na região centro e assim alavancar todas as necessárias estratégias implícitas no documento elaborado por vossas Exas. <b>Uma autoestrada direta de Moraleja até Coimbra.</b> Vou tentar ser mais explícito, em 2023 o valor acrescentado bruto gerado pelo turismo (VABGT) teve um crescimento 16% que por coincidência representa 16.5% do PIB, o que demonstra que o turismo está a ser uma fatia generosa na economia nacional. Se ficássemos por este último parágrafo poderíamos dizer que os resultados são animadores para todos, mas infelizmente não. O centro, e não falo só nessa geografia que tem a malfadada conotação depreciativa de interior, mas sim, todo o centro, que apesar de ter uma oferta singular e diversificada não consegue atrair turistas e no ranking nacional permanece no fundo da tabela. Para compreendermos os motivos da nossa desgraça, nada melhor do que observar os fluxos e suas vias pendulares quando os turistas se deslocam em recreio e trabalho. O INE (Instituto nacional de Estatística) mostra-nos que o transporte rodoviário internacional de passageiros no ano 2023 teve um crescimento de 43%, com 1.6 milhões de utilizadores, que obrigatoriamente chegam através de Espanha. Sendo a rede rodoviária espanhola generosa em oferta, com autoestradas, onde muitas delas até são gratuitas. É evidente que as cómodas massas que circulam, em recreio ou trabalho, ao usarem os aplicativos de orientação, recebem rotas de trajetos que passam sempre pela periferia do nosso amado Centro. Enquanto se mantiver instituídas as triunfantes entradas, a oriente do nosso reino, por Vilar Formoso e Elvas, o Norte e a área metropolitana do Porto agradece tamanha benevolência, a área metropolitana de Lisboa adorna a nossa incompetência e o	Lamentamos dizer que o enorme custo de atravessamento do Maciço Central para a construção de uma via com reduzido valor acrescentado face à A25, sobretudo se vier a concretizar-se uma autoestrada entre Coimbra e Viseu, não resistiria a qualquer análise custo-benefício. Acresce que parte da solução proposta corresponde ao traçado do IC6, cuja concretização é já reivindicada pelo PROT.	Proposta não aceite

		<p>Sul soalheiro continua a monopolizar os salgados banhos.</p> <p>Já a A23 que poderia fazer parte de todo este processo, deixaria de ser uma via secundária.</p> <p>Se Coimbra está praticamente na mesma latitude de Madrid com uma autoestrada à porta de Monfortinho (EXA1), que numa linha reta dista a 150 km de Coimbra, não faz todo o sentido criarmos urgentemente uma ligação digna ao centro litoral? Por onde andam os municípios que vão tirar mais-valia deste projeto?</p> <p>Figueira da Foz, Aveiro e Coimbra um triangulo que poderia ser dourado, e deveria de estar na linha da frente a reivindicar esta fundamental obra, preferem manter-se confortavelmente adormecidos no Portugal dos pequeninos.</p> <p>A autoestrada não é uma utopia, mas um bem fundamental para o nosso desenvolvimento. Por isso agradecia o mais profundo e honesto olhar sobre esta urgente infraestrutura, que não tenho qualquer dúvida que iria beneficiar toda a área territorial do centro e suas comunidades.</p>		
DT1. Afirmar o posicionamento estratégico da Região e a sua projeção nas redes globais	Nuno Fernando Tavares Pereira	Para afirmar a região nas redes globais é preciso mais, como por exemplo fixar as pessoas com algo que os motive com benefícios para ficarem.	Sem sugestões.	Contributo sem sugestões concretas
DT2. Responder aos desafios da demografia	Nuno Fernando Tavares Pereira	Não chega para combater a demografia porque a mesma tem de ser combatida com a presença de serviços, porque cada serviço que fecha numa aldeia ou vila é gente que vai embora. Têm de se fixar serviços nas aldeias, como um simples café, farmácia, ctt, ou outro para haver movimento e dar mais autonomia às freguesias porque centralizando nas sedes de concelho a demografia vai para a sede de concelho e depois para a sede de Distrito não havendo habitação para todos. Tem de se promover a habitação dos lares existentes em vez da construção de mais prédios e habilitações.	A resposta para minimizar o problema do despovoamento passa pela atração simultânea de pessoas e empresas, uma vez que as primeiras tendem a abandonar os territórios quando não há emprego, e as segundas não se instalam em locais onde não há mão-de-obra disponível.	Proposta já contemplada

			<p>Adicionalmente, é fundamental assegurar a existência de habitação, saúde, educação, cultura e outros serviços de interesse geral, indispensáveis à fixação destes novos residentes e das empresas. Por sua vez, a instalação de empresas tende a gerar a criação de novos serviços de apoio à produção, reforçando a dinâmica económica local. Consideramos que o problema da escassez de habitação está bem identificado no âmbito do Sistema Social, sendo abordado no Programa de Execução através da proposta de um projeto piloto (Projeto 17 - Sistema de Apoio ao Planeamento Habitacional), que inclui uma ação</p>	
--	--	--	--	--

			específica para a elaboração de uma Estratégia Regional de Habitação.	
DT3. Responder às alterações climáticas	Nuno Fernando Tavares Pereira	As alterações climáticas só vão existir com houver menos mobilidade dos bens e com rotas mais curtas. Nesse sentido as infraestruturas ajudam muito, mas devem ser penalizados os bens e produtos que vêm de mais longe quando existem nas cadeias curtas.	Sem sugestões.	Contributo sem sugestões concretas
DT4. Impulsionar a economia do conhecimento, a circularidade e a reindustrialização	Nuno Fernando Tavares Pereira	Para se <b>impulsionar a economia e industria</b> tem de se valorizar o trabalho e em vez de se investir em trazer pessoas sem formação, tem de se formar localmente para os que estão no território não o abandonem e para isso são precisas medidas de apoio à natalidade, e ajudas ma permanência como no consumo de água, luz, saneamento, despesas escolares. Não podemos ter escolas profissionais e institutos superiores a pagar a alunos vindos de fora para os formar e depois irem para as suas terras e não formar os que cá moram dando-lhe essas regalias que ficam mais baratas e que fixam emprego e aumentam as competitividades dos residentes para haver conhecimento.	Para impulsionar a economia e a indústria, é essencial valorizar o trabalho. Tanto a economia nacional como a regional carecem da atração de mão-de-obra com diferentes níveis de qualificação e competências. Relativamente às medidas de apoio à natalidade, reconhece-se a sua importância, embora os seus efeitos apenas se façam sentir a muito longo prazo. Neste sentido, a única solução eficaz no curto prazo para sustentar o crescimento económico reside na	Proposta não aceite

			atração de imigrantes.	
DT5. Promover redes e competências digitais	Nuno Fernando Tavares Pereira	Importantíssimo para o mundo global de hoje nunca querendo captar os forasteiros com medidas de aproximação sem também criar medidas para os que já estão cá com as mesmas ou melhores competências.	Sem sugestões.	Contributo sem sugestões concretas
DT7. Estimular a identidade territorial e o multiculturalismo	Nuno Fernando Tavares Pereira	O multiculturalismo já existe, mas tem de haver integração e promover a cultura, para isso não podem haver as festas das povoações ou as feiras mensais e ao mesmo tempo haver festas para os estrangeiros e feiras dos estrangeiros. Este exemplo serve para tudo. As festas têm de ser as que sempre existiram integrando todos os outros nas mesmas, tal como as feiras ou outros eventos. A cultura tem de estar ao dispor de toda a comunidade.	Sem sugestões.	Contributo sem sugestões concretas
SE1. Reforçar a interação do SCT com o tecido económico e social	Nuno Fernando Tavares Pereira	Deve ser tido em conta toda a morfologia da região. O tecido empresarial deve ter apoio técnico e financeiro no sentido de dar formação aos desempregados na própria área em modo de trabalho para ganharem competências. Para os locais que trabalham deve haver um complemento no apoio à água, luz e saneamento porque são eles que contribuem para pagar aos reformados e às instituições públicas.	A estimulação de ações de qualificação tecnológica no meio empresarial está contemplada no PROT.	Proposta já contemplada
SE5. Promover a base económica dos territórios de mais baixa densidade	Nuno Fernando Tavares Pereira	As emissões de gases e toda a poluição deve ser gerida com investimento em infraestruturas que reduzam o tempo e também para que os produtos e bens percorram a menor distância possível. Incentivar o consumo local dos produtos locais. Proibir implantação de painéis solares ou outros equipamentos com impacto visual e destruição da Natureza. Para isso deve ser sim investido na reorganização da floresta promovendo a produção de floresta e agricultura que seja ambientalmente sustentável. Apoiar sim a energia solar nos tetos das habitações, instalações públicas, parques de estacionamento, etc. Os recursos naturais devem ser preservados de maneira sustentável e aproveitando os que não tenham impacto local e ambiental. Promover o recurso a bolsas de água e aproveitamento da energia das barragens e das zonas costeiras.	Tendo em conta a quantidade de energia proveniente de fontes renováveis necessária para concretizar a transição energética preconizada, para além de uma gestão sustentável das florestas e do aproveitamento do potencial hídrico das barragens, torna-se indispensável a	Proposta não aceite

			instalação no solo de painéis fotovoltaicos e aerogeradores.	
SS2. Promover a base económica dos territórios de mais baixa densidade	Nuno Fernando Tavares Pereira	Os <b>idosos precisam de acesso rápido à saúde a baixo custo</b> , devendo ser criados "vias rápidas" para o apoio aos mesmos, com ambulâncias ou táxis gratuitos para os mesmos e acesso aos medicamentos com a ajuda dos lares mais locais que devem apoiar os mesmos.	A formulação de medidas com este nível de detalhe não está no âmbito de intervenção do PROT.	Proposta fora do âmbito do PROT
SS3. Melhorar os níveis de acesso à habitação	Nuno Fernando Tavares Pereira	Na habitação devem ser tablados prédios devolutos em primeira instância para construção antes de se avançar com novas construções em qualquer lugar.	É proposto pelo PROT Centro a realização de um projeto piloto tendo em vista a recolha e sistematização de informação sobre o parque habitacional, as carências habitacionais e as soluções habitacionais mais adequadas (Projeto 17 - Sistema de apoio ao planeamento habitacional, que inclui uma ação específica para a elaboração de uma <i>Estratégia Regional de Habitação</i> ).	Proposta já contemplada
DT1. Afirmar o posicionamento estratégico da Região e a sua projeção nas redes globais	Câmara Municipal do Sabugal	A relativa "perifericidade" do território sabugalense e dos territórios do interior raiano, exige a construção de respostas a nível local e sub-regional que deverão ter correspondente respaldo, sobretudo, em interfaces relevantes do triângulo nuclear do PROT Centro (bem como de qualquer PROT): Desenvolvimento Económico/Ordenamento do Território/Programação de Redes e Sistemas.	Concordamos com o teor do comentário, mas não recebemos nenhuma proposta concreta sobre o que	Proposta já contemplada

		<p>Paralelamente, e em tempo, o Município do Sabugal reafirma a importância estratégica da cooperação transfronteiriça para o Interior raiano, numa zona de cooperação que continua a ser uma das zonas menos desenvolvidas da Europa, de acordo com os critérios de classificação da Política de Coesão. Todas as intervenções e investimentos que favoreçam a “melhoria da atratividade da área de cooperação através do impulso da economia, do crescimento e da emergência de novas iniciativas empresariais, especialmente nos sectores com capacidade para aproveitar e transformar os recursos endógenos da área de cooperação”, em sinergia com outras medidas, contribuiriam para fixar população, reduzindo a tendência para o despovoamento (vd POCTEP 2021-2027).</p>	<p>fazer. Já há propostas concretas sobre temáticas transfronteiriças (subprojeto 14.3) e vários projetos no interior raiano (partes dos projetos 10, 15,18, 24 e dos subprojetos 14.2 e 19.2), em particular no Sabugal (subprojeto 8.2, projeto 24).</p>	
<p>SM3. Aumentar a acessibilidade e a conectividade intrarregional</p>	<p>Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra</p>	<p>Incluir a conclusão, pela sua importância para o desenvolvimento e coesão da Região, a construção da Variante à EN17, criando uma via alternativa de ligação entre o Nó de Ceira (A13) e o Nó da Ponte Velha (N236), incluindo a ligação ao IP3/IC6, assim como a construção da variante à EN 342, passando por Góis até Arganil - criando assim a interligação do interior da região a Itinerário Principal (IP), Itinerário Complementar (IC) ou autoestrada.</p> <p>A referência à concretização destas vias deve constar de um documento como o PROT pois a sua relevância para a comunicação intrarregional é enorme e fundamental, situando-se ao nível de um IP ou IC, pois tratam-se de vias que estruturarão e garantirão uma efetiva comunicação viária entre os concelhos mais interiores e a faixa litoral.</p> <p>A referência realizada no PROT à EN342 reduz-se ao acesso ao Terminal de Alfarelos, esquecendo a sua dimensão de elemento de ligação de Soure a Arganil.</p>	<p>A lógica subjacente ao PROT para as infraestruturas rodoviárias assentou na priorização das vias estruturantes de conectividade, tanto dentro da Região Centro como na sua articulação com o exterior. O PROT propõe, assim, a construção e a melhoria de um conjunto significativo de infraestruturas rodoviárias, nomeadamente: a autoestrada Coimbra – Viseu; o IC31, com</p>	<p>Proposta parcialmente aceite</p>

			<p>perfil de autoestrada, ligando a A23 a Monfortinho; a conclusão do IC6 no troço Tábua – Oliveira do Hospital – Covilhã; e a beneficiação geral do IC8, com especial enfoque no troço entre Avelar (Ansião) e Pombal, entre outras intervenções. A construção da Variante à EN17, criando uma via alternativa de ligação entre o Nó de Ceira (A13) e o Nó da Ponte Velha (N236), incluindo a ligação ao IP3/IC6, dada a sua relevância para a Região de Coimbra, vai ser sinalizada na versão final do PROT Centro.</p> <p>Acresce que existem outras vias com relevância regional, ainda que com um grau de prioridade mais reduzido, cuja reivindicação deverá ser efetuada à escala</p>	
--	--	--	--	--

			<p>da CIM, como é o caso da construção da variante à EN342. Reconhece-se a importância desta infraestrutura para a Região de Coimbra, criando assim a ligação do interior da região a Itinerário Principal (IP), Itinerário Complementar (IC) ou autoestrada. Contudo, numa conjuntura em que o investimento em estradas e autoestradas não constitui uma prioridade para a União Europeia, impõe-se o estabelecimento de prioridades, uma vez que não é realista reivindicar tudo em simultâneo.</p>	
<p>SM4. Fomentar sistemas de transportes sustentáveis nos subsistemas territoriais</p>	<p>Câmara Municipal de Arganil</p>	<p>Entende-se que seja importante o PROT'C identificar e detalhar especificamente o projeto "<b>Estudo para a expansão do Sistema de Mobilidade do Mondego para expansão de Serpins (Lousã) a Arganil</b>".</p> <p>O estudo <b>para expansão do Sistema de Mobilidade do Mondego, de Serpins (Lousã) a Arganil</b>, aprovado pela Câmara Municipal, reflete o esforço realizado</p>	<p>A proposta é válida, mas apresenta uma escala mais adequada à CIM da Região de Coimbra do que ao PROT.</p>	<p>Proposta não aceite</p>

		<p>conjuntamente com a Câmara Municipal de Góis para a concretização de uma solução que representa um passo determinante para o desenvolvimento territorial, atratividade e competitividade do território.</p> <p>Atendendo à ampliação da nova Área de Acolhimento Empresarial da Relvinha, estima-se que em 5, 6 anos tenhamos mais de 1000 pessoas a trabalhar em Arganil, pelo que levar o traçado até aquela zona poderia ser muito importante ao nível da população servida.</p> <p>Trata-se de uma solução mais económica e ágil - permite deixar de lado o comboio e o caminho- de-ferro convencional, passando a fazer uso de veículos tipo autocarro, movidos a eletricidade; meios de mobilidade menos poluentes.</p>		
SM3. Aumentar a acessibilidade e a conetividade intrarregional	Câmara Municipal de Penacova	<p>Deve ser incluída a construção da Variante à EN17, pela sua importância para o desenvolvimento e coesão da Região, constituindo uma via alternativa de ligação entre o Nó de Ceira (A13) e o Nó da Ponte Velha (N236), incluindo a ligação ao IP3/IC6, contribuindo para a interligação do interior da região a Itinerário Principal (IP), Itinerário Complementar (IC) ou autoestrada.</p> <p>A referência à concretização desta via deve constar de um documento como o PROT pois a sua relevância para a comunicação intrarregional é significativa, situando-se ao nível de um IP ou IC, enquanto via que estruturará e garantirá uma efetiva comunicação viária entre os concelhos mais interiores e a faixa litoral.</p>	A construção da Variante à EN17, criando uma via alternativa de ligação entre o Nó de Ceira (A13) e o Nó da Ponte Velha (N236), incluindo a ligação ao IP3/IC6, dada a sua relevância para a Região de Coimbra, vai ser sinalizada na versão final do PROT Centro.	Proposta aceite
Geral	Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitetos	<p><b>1.4. Falta de Articulação entre Sistemas Temáticos</b></p> <p>A estratégia definida no PROT assenta em sistemas temáticos que, na sua formulação atual, revelam uma abordagem demasiado compartimentada, com pouca articulação entre si. Essa fragmentação compromete a leitura de uma resposta integrada e coerente aos problemas identificados. Recomenda-se, por isso, um esforço de maior interligação e transversalidade entre os eixos estratégicos.</p>	O PROT Centro apresenta uma abordagem que integra diferentes temáticas e setores organizados em Sistemas Territoriais (Sistema Económico, Sistema Social,	Proposta já contemplada

			Sistema Natural, Sistema de Mobilidade e Energia e Sistema Urbano). Além disso, apresenta o Modelo Territorial para a Região Centro que é a articulação dos vários Sistemas Territoriais.	
Geral	Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitetos	<p><b>1.6. Contributo dos Projetos para a Estratégia</b>                  Não é evidente de que forma os projetos propostos contribuem para a concretização da estratégia global. A ausência de uma visão integrada e de uma matriz de coerência entre objetivos, ações e impactos pode comprometer a clareza e eficácia do plano. Seria útil associar cada projeto a metas específicas, indicadores de monitorização e instrumentos de execução.</p>	Há uma matriz que associa cada projeto a pelo menos uma OEBT. Todas as OEBT estão, por sua vez, relacionadas com projetos, normas ou ambos. Assim, não compreendemos o comentário apresentado.	Proposta já contemplada
OEBT Sistema Económico	Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitetos	<p><b>2.1. Evitar Redundâncias em Infraestruturas Empresariais</b>                  Considerando a existência de estruturas como a <u>Startup Leiria</u> e o <u>Pólo Empresarial de Leiria</u>, deve ser ponderada a racionalização de novos investimentos em incubadoras e pólos tecnológicos, promovendo a articulação e reforço das infraestruturas já existentes. Esta medida evita sobreposições e promove maior eficiência nos recursos públicos.</p>	A criação de Incubadoras e polos tecnológicos específicos não corresponde à escala e ao âmbito do PROT.	Proposta não aceite
OEBT Sistema Económico	Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitetos	<p><b>2.2. Expansão Planeada por Clusters</b>                  A expansão territorial deverá ser organizada em clusters territorialmente delimitados e funcionalmente coerentes, garantindo uma programação eficaz e sustentável das infraestruturas e evitando fenómenos de dispersão urbana descontrolada, com os inerentes custos ambientais e sociais.</p>	O Modelo Territorial considera subsistemas e eixos, transversais e longitudinais, pelo que consideramos a	Proposta já contemplada

			vossa proposta contemplada.	
OEBT Sistema Social	Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitectos	<p><b>2.3. Metas Claras para Habitação Pública</b>                  Propõe-se a definição de metas concretas para a oferta de habitação pública, inspirando-se em exemplos como o modelo francês, onde se exige uma disponibilidade de 20% em localidades com mais de 3.500 habitantes. Esta medida poderá contribuir para garantir o direito à habitação e promover maior diversidade social nos territórios urbano</p>	É proposto pelo PROT Centro a realização de um projeto piloto tendo em vista a recolha e sistematização de informação sobre o parque habitacional, as carências habitacionais e as soluções habitacionais mais adequadas (Projeto 17 - Sistema de apoio ao planeamento habitacional).	Proposta já contemplada
OEBT Sistema Económico / Sistema Social /Normas?	Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitectos	<p><b>2.4. Turismo e Pressão sobre a Habitação</b>                  Alerta-se para o risco de que uma aposta desequilibrada no turismo possa agravar a escassez de habitação acessível, especialmente nas zonas costeiras e urbanas mais procuradas. É fundamental uma política de ordenamento que assegure o equilíbrio entre dinamização turística e permanência da população residente. Mais, em territórios de baixa densidade demográfica, consideramos que uma excessiva aposta no turismo não configura uma solução robusta para ativação da atividade económica, sobretudo o turismo que assente nos produtos endógenos de produção local e no património imaterial (presente em hábitos e tradições) – há que considerar que estamos num quadro de população envelhecida, com significativa perda de população jovem e com um acréscimo de população imigrante.</p>	Sem sugestões	Contributo sem sugestões concretas
OEBT Sistema Mobilidade	Secção Regional do Centro da	<p><b>2.5. Alta Velocidade e Reequilíbrio Territorial</b>                  O desenvolvimento da linha de alta velocidade deve ser articulado com a reestruturação da rede viária e da mobilidade regional, contribuindo para a coesão territorial e evitando o aprofundamento da clivagem litoral/interior (dicotomia que</p>	Sem sugestões	Contributo sem sugestões concretas

	Ordem dos Arquitetos	inevidamente tem servido de suporte às decisões que têm sido tomadas). A distância entre estações proposta (50 a 80 km) alinha-se com padrões europeus e reforça o papel das cidades médias, conforme identificado no próprio PROT.		
OEBT Sistema Mobilidade	Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitetos	<b>2.6. Articulação Transfronteiriça com Espanha</b> Considera-se pertinente reforçar a previsão de relações territoriais com Espanha, com potencial para mitigar os desequilíbrios regionais. Propõe-se, por exemplo, a criação de um hub logístico e comercial em zonas fronteiriças interiores (como Vilar Formoso), fomentando a articulação económica transfronteiriça.	Já há hubs logísticos na Guarda e em Salamanca.	Proposta já contemplada
OEBT Sistema Mobilidade	Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitetos	<b>2.7. Valorização da A25</b> Reforça-se a importância da A25 como eixo estruturante de ligação entre o interior e a fronteira com Espanha. Esta infraestrutura deve assumir um papel central no planeamento territorial, sendo estratégica para a coesão territorial e para a inserção da região nas redes logísticas ibéricas.	A A25 é um dos eixos estruturantes do <i>Modelo Territorial</i> .	Proposta já contemplada
OEBT Sistema Energia	Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitetos	<b>2.8. Energias Renováveis e Preservação Florestal</b> A promoção de energias renováveis não deve comprometer a integridade das áreas florestais, nem comprometer a biodiversidade (onde os matos assumem um papel determinante). A floresta deve ser valorizada enquanto ativo estratégico – económico, ecológico e territorial – cuja plantação, manutenção e gestão devem integrar a estratégia do PROT. Uma abordagem integrada entre transição energética e proteção ambiental é essencial.	Sem sugestões.	Contributo sem sugestões concretas
OEBT Sistema Mobilidade	Câmara Municipal da Batalha	Para resposta à densificação e qualificação de redes de relações SC&T com o sistema económico, importa afirmar e integrar o concelho da Batalha nesta rede, através da incubação de empresas de base tecnológica com especial referência aos polos industriais de Jardoeira/Batalha e de São Mamede, garantindo e reforçando a maior conectividade e competitividade do eixo Pombal/Leiria/Marinha Grande	A criação de Incubadoras e polos tecnológicos específicos não corresponde à escala e ao âmbito do PROT.	Proposta não aceite
OEBT Sistema Económico	Câmara Municipal da Batalha	<b>Criação da Rede Europeia de Investigadores</b> , permitindo aumentar a visibilidade do património cultural e histórico da Batalha a nível internacional. Além disso, está prevista a oferta de formação, sobretudo direcionada a um público sénior. A mobilidade de investigadores constitui cada vez mais um instrumento de competitividade, assumida de crucial importância - no âmbito da construção do Espaço Europeu da Investigação (EEI), para o incremento da transferência de conhecimento e da inovação, através da atração de investigadores de todo o mundo.	Sugerimos que desenvolvam a proposta de forma a integrá-la no <i>Projeto 10 – Rede de Indústrias Criativas</i> . Reiteramos que os projetos piloto têm	Proposta parcialmente aceite

	<p>O projeto permitirá o seu acolhimento e o funcionamento de uma network que envolva investigadores de equipas multidisciplinares em diferentes domínios do saber, designadamente, informáticos, designers gráficos, engenheiros em modelação 3D, historiadores, arqueólogos, arquitetos, geógrafos, de entre outras especialidades, de alguns estados-membros da União Europeia.</p> <p>O “mote” – Vilas e Cidades com monumentos do gótico flamejante, classificados pela UNESCO como património da Humanidade - será o ponto de partida para a constituição de uma networking de investigação, no domínio das tecnologias virtuais 3D e “indústrias criativas” para o património edificado, na qual os investigadores/cientistas e jovens recém-licenciados, ligados em rede deverão ser capazes de criar um verdadeiro laboratório tecnológico assente na promoção/produção de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Visitas virtuais e itinerários interativos;</li> <li>✓ Diagnósticos de avaliação da conservação dos edifícios e de desenvolvimento de produtos para promoção de outras “indústrias” emergentes de restauro;</li> <li>✓ Conteúdos multimédia para o ensino;</li> <li>✓ Iniciativas catalisadoras do empreendedorismo turístico e de desenvolvimento de “utilities” ligadas a este setor;</li> <li>✓ Desenvolvimento de tecnologias inclusivas para promover a visitação e o conhecimento do Património da Humanidade, por parte de públicos com capacidades reduzidas (portadores de deficiência visual, auditiva, cognitiva e motora).</li> </ul> <p>Este laboratório do conhecimento, assumirá igualmente a natureza e as características de uma “fablab” de criação de valor para mercados de conteúdos relacionados com a cultura europeia, o seu edificado, a sua preservação e promoção; e de produto, através do desenvolvimento de novas “utilities” a partir de clusters regionais e locais, de entre os quais se destacam a pedra e as faianças. Em cooperação com ensino superior (IPL Leiria e outras universidades), organismos públicos (Ex. IEPF, DGAL, etc.) e programas comunitários (Ex. Erasmus, etc.), fomentar-se-á uma política de integração de jovens recém-licenciados em estágios profissionais ou em regime de intercâmbio entre estados-membros da União Europeia, assim como o seu acolhimento nesta Unidade de Apoio a Investigadores e Jovens Empreendedores, de modo a contribuir para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ A geração de emprego jovem qualificado em setores estratégicos ligados ao</li> </ul>	<p>como objetivo a replicação, sendo o projeto que indicam um exemplo viável para essa replicação.</p>	
--	--	--	--

		<p>património;</p> <p>✓ O fomento do intercâmbio de experiências e saberes entre jovens de países membros da Europa;</p> <p>✓ Transferência de conhecimentos científicos de entre jovens investigadores, num modelo de cooperação com ensino superior, incorporando nos agentes económicos inovação e novos conhecimentos na conceção de serviços e bens de excelência.</p> <p>✓ De entre os produtos turísticos estratégicos em que Portugal tem vindo a apostar nos últimos anos, o Touring Cultural merece evidente destaque dadas as condições propícias que o país dispõe (...)</p>		
OEBT Sistema Económico	Câmara Municipal da Batalha	<p>Frisar a importância da base económica das faianças/cerâmica no concelho da Batalha no contexto regional evidenciando o necessário apoio às empresas, promovendo a criação de incubadora com laboratório/oficina com foco na inovação tecnológica;</p>	<p>A criação de Incubadoras e polos tecnológicos específicos não corresponde à escala e ao âmbito do PROT.</p>	Proposta não aceite
Sistema Económico FIG 7	Câmara Municipal da Batalha	<p>Na figura 7 da proposta do PROT consta a distribuição geográfica das atividades económicas do futuro, propõe-se a <b>identificação da atividade Saúde e tecnologia de saúde associada às Termas Salgadas da Batalha.</b></p>	<p>As termas não se enquadram nas atividades económicas consideradas nesta figura, pelo que a proposta não pode ser aceite.</p>	Proposta não aceite
OEBT Sistema Económico	Câmara Municipal da Batalha	<p>Dinamizar e Promover a implementação de um Parque Temático associado à Batalha de Aljubarrota em associação com a Fundação Batalha de Aljubarrota</p>	<p>Sugerimos que, em parceria com a Câmara de Porto de Mós, desenvolvam a ação, integrando-a no subprojeto 14.2 – <i>Redes de Lugares com História.</i></p>	Proposta parcialmente aceite

<p>OEBT Sistema Mobilidade</p>	<p>Câmara Municipal da Batalha</p>	<p>Identificar o Itinerário Complementar 9 no sistema de mobilidade da região que permite a ligação a importantes eixos rodoviários na região centro, nomeadamente A1 e A13;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolver o nó de ligação do IC9 à EN 356 no concelho da Batalha que permite, numa estratégia regional e inter-regional, promover a ligação a importantes polos industriais (Leiria, Batalha e Ourém) e à cidade de Fátima;</li> </ul>	<p>A lógica subjacente ao PROT para as infraestruturas rodoviárias (incluindo o seu mapeamento) assentou na priorização das vias estruturantes de conectividade, tanto a nível intrarregional, como na sua articulação com o exterior. Reconhece-se, no entanto, a existência de outras vias com relevância regional, embora com um grau de prioridade mais reduzido, como é o caso do IC9. Acresce que, no atual contexto, em que o investimento em estradas e autoestradas não constitui uma prioridade para a União Europeia, torna-se essencial estabelecer prioridades, na medida em que não é realista pretender</p>	<p>Proposta não aceite</p>
--------------------------------	------------------------------------	--	--	----------------------------

			reivindicar todos os investimentos em simultâneo.	
OEBT Sistema Mobilidade	Câmara Municipal da Batalha	Executar o nó de ligação do IC9 à EN356 no concelho da Batalha que permite o desenvolvimento da futura zona industrial de São Mamede	Tal como referido nas OEBT do Sistema de Mobilidade, o número de nós na A1 revela-se insuficiente, sendo por isso considerada fundamental a construção de dois novos nós na região: um entre a Mealhada e o Mamodeiro (Aveiro) e outro no ponto de interseção entre a A1 e o IC2, a sul de Pombal. Reconhecendo que a reivindicação simultânea de múltiplas intervenções pode comprometer a eficácia da estratégia, torna-se necessário estabelecer prioridades. Além do mais, este nó estaria a curta distância dos nós de Fátima e de Leiria. A sugestão de criação de um novo	Proposta não aceite

			nó poderá, contudo, ser ponderada numa fase futura de desenvolvimento do projeto.	
DT Alterações climáticas	Câmara Municipal de Castelo Branco	Construção da Barragem do Barbaído, que consideramos fundamental para o reforço da disponibilidade de água da barragem da Marateca /Santa Águeda — que abastece o Município de Castelo Branco e parte dos concelhos de Vila Velha de Ródão, Fundão e Idanha-a-Nova — e de forma a permitir, sem riscos para o abastecimento público, implementar projetos de aproveitamento de recursos hídricos para outros fins, como sejam os regadios para uso agrícola	A barragem do Barbaído não tem dimensão para integrar a reserva estratégica de água regional.	Proposta não aceite
OEBT Sistema Mobilidade	Câmara Municipal de Castelo Branco	<b>Requalificação do perfil do IC8 como autoestrada na sua totalidade</b> , com o objetivo de, além de internamente potenciar as ligações entre a região de Castelo Branco e do Pinhal Interior a Coimbra, à Figueira da Foz e à região de Leiria, potenciar também o desenvolvimento económico dos concelhos abrangidos pela melhoria da respetiva ligação a Madrid e à Extremadura Espanhola;	O PROT propõe a construção e a melhoria de um conjunto significativo de infraestruturas rodoviárias, nomeadamente: a autoestrada Coimbra – Viseu; o IC31 com perfil de autoestrada, ligando a A23 a Monfortinho; a conclusão do IC6 no troço Tábua – Oliveira do Hospital – Covilhã; entre outras intervenções, das quais se destaca a beneficiação geral do IC8, com especial enfoque no troço entre Avelar (Ansião) e Pombal.	Proposta não aceite

			<p>Reconhecemos a relevância da requalificação do IC8 com perfil de autoestrada na sua totalidade, pois permitiria potenciar as ligações de Castelo Branco e do Pinhal Interior a Coimbra, Leiria e Figueira da Foz. No entanto, numa conjuntura em que o investimento em estradas e autoestradas não é uma prioridade para a União Europeia, impõe-se o estabelecimento de prioridades, pois não é realista reivindicar tudo ao mesmo tempo.</p>	
<p>OEBT Sistema Mobilidade</p>	<p>Câmara Municipal de Castelo Branco</p>	<p><b>Ampliação e reforço do aeródromo municipal de Castelo Branco</b>, tendo em vista a ampliação de um centro ligado à proteção civil e de combate aos fogos florestais que têm flagelado toda esta região, propiciar o desenvolvimento de atividades ligadas a escolas de pilotagem e a oficinas de manutenção de aeronaves, promover o turismo nas suas diversas vertentes, assim como melhorar globalmente a atratividade da região;</p>	<p>O aeródromo de Castelo Branco, anteriormente referenciado na rede regional de aeródromos no DT1, passa agora a estar incluído na OEBT SM3. No ponto dedicado ao</p>	<p>Proposta já contemplada</p>

			<i>desenvolvimento da rede de aeródromos e heliportos, prevêem-se eventuais requalificações e ampliações das infraestruturas existentes.</i>	
OEBT Sistema Económico/Mobilidade	Câmara Municipal de Castelo Branco	<b>construção de uma Área de Localização Empresarial junto do aeródromo municipal</b> , com vista a <b>impulsionar a aposta industrial na área da aeronáutica e a implementação de uma plataforma área logística</b> , tendo em conta a A23, a construção do IC31 (com a ligação a Madrid com perfil de autoestrada), o IC8, e a proximidade à linha de caminho de ferro da Beira Baixa (já eletrificada e com potencial para construção de um ramal), deverá ser vista como prioritária, uma vez que aproveita e reforça as potencialidades dos outros investimentos referidos eventos culturais, sociais, desportivos e recreativos, de relevante expressão e impacto socioeconómico quer para o concelho como para toda a região.	A proposta de construção de áreas empresariais não é para a escala do PROT.	Proposta não aceite
OEBT Sistema Económico	Câmara Municipal de Castelo Branco	<b>Construção de um Centro de Dinamização Empresarial, Cultural e Desportivo</b> em Castelo Branco, na forma de uma infraestrutura com função multiusos, para futura promoção de eventos culturais, sociais, desportivos e recreativos, de relevante expressão e impacto socioeconómico quer para o concelho como para toda a região	A proposta de construção de um Centro desta natureza não é para a escala do PROT.	Proposta não aceite
OEBT Sistema Natural	Câmara Municipal de Mira	<b>Fig 22</b> - A área identificada com risco natural de erosão costeira, não acompanha a delimitação do POC Ovar Marinha Grande, identificando áreas sem o risco e que está cartografado através das faixas de salvaguarda à erosão costeira (POC Ovar Marinha Grande);	A Figura 22. Riscos Naturais e Tecnológicos foi alterada. Acrescentou-se a delimitação do POC Ovar-Marinha Grande.	Proposta aceite
OEBT Sistema Natural	Paula Gonçalves	não foi feita referência ao risco sísmico e esta é uma matéria relevante ao nível da Região Centro (principalmente nos concelhos a sul de Coimbra junto ao litoral) que estão em permanente risco	O risco sísmico estava já contemplado nos cartogramas referentes aos riscos	Proposta aceite

			e vulnerabilidades. Foi acrescentado texto na narrativa dos Riscos e Vulnerabilidades, de acordo com a proposta apresentada.	
OEBT Sistema Social	Paula Gonçalves	<p>não há sequer ao nível do Sistema Social qualquer referência às pessoas que residem há anos na Região Centro e se encontram em situação de <b>desemprego/desemprego de longa duração</b> (...) e que estão em situação de <b>exclusão social e económica</b> e muitas infelizmente já na situação de <b>sem-abrigo</b> e sem meios de sair desta infeliz situação. Foi um lapso ou um tentar camuflar o problema que se vem agudizando cada vez mais na Região Centro? (...) <b>A criação de projectos em parceria entre diferentes entidades públicas e privadas também é cada vez mais urgente.</b> Afinal não é só haver referência aos imigrantes, idosos, taxas de natalidade, etc.. Pois a nível demográfico há que fazer referência à restante população de diferentes faixas etárias que são permanentemente esquecidas e também têm problemas e precisam de encontrar soluções para os solucionar (ex.: sem-abrigo, pessoas em situação de <b>desemprego de longa duração</b> que nasceram e sempre viveram na Região Centro e são permanentemente esquecidas e marginalizadas).</p>	<p>A narrativa sobre o acesso a uma habitação digna, presente nas OEBT para o Sistema Social, foi reforçada de acordo com as propostas apresentadas. Em matéria de promoção do emprego, o PROT Centro desenvolve uma estratégia económica e social muito abrangente, focando-se na necessidade de dinamizar novas atividades económicas e de promover a valorização dos recursos endógenos regionais.</p>	Proposta parcialmente aceite

<p>OEBT Sistema Mobilidade</p>	<p>João Brito</p>	<p>É necessário fazer investimento na Estrada nacional 230 (Aveiro-Covilhã) e 231 (viseu-Pedras lavradas-Covilhã), pois são estas que servem as povoações do sopé da Serra da Estrela</p>	<p>A lógica seguida no PROT para as infraestruturas rodoviárias assentou na priorização das vias estruturantes de conectividade dentro e para fora da Região Centro. O PROT propõe a construção e a melhoria de um conjunto significativo de infraestruturas rodoviárias, nomeadamente autoestradas, IP e IC. Existem ainda outras vias de importância reconhecida, embora com um grau de prioridade mais reduzido, cuja reivindicação deverá ser feita noutra escala, como é o caso destas estradas. No entanto, reconhecemos a necessidade de investimento nestas estradas, que servem as populações do planalto da Serra da Estrela.</p>	<p>Proposta não aceite</p>
------------------------------------	-------------------	---	---	--------------------------------



# SISTEMAS TERRITORIAIS E MODELO TERRITORIAL

## Sistemas Territoriais e Modelo Territorial

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema Urbano	Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria	<p>A Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria (CIMRL) e o Município de Porto de Mós, preconizam que a estruturação do sistema urbano regional na proposta do Programa Regional de Ordenamento do Território do Centro (PROT Centro), no cumprimento do disposto na alínea c) do n.º 3), da Resolução do Conselho de Ministros n.º 177/2021, de 17 de dezembro, e demais legislação aplicável, o seguinte:</p> <p>i) Que para além da divisão da Região Centro em três subsistemas principais, na definição do modelo territorial se considere a estruturação do sistema urbano regional assente numa forte articulação entre centros urbanos de <b>1º nível (centros urbanos regionais</b>, Aveiro, Coimbra, Figueira da Foz, Leiria, Viseu, Guarda, Covilhã e Castelo Branco), enquanto fatores de amarração e organização territorial.</p> <p>ii) Que a construção de um compromisso entre os objetivos de competitividade e coesão regional considere que o sistema complementado pelos centros urbanos de <b>2º nível (centros urbanos estruturantes</b>, Ovar, Ílhavo, Águeda, Cantanhede, Pombal, Marinha Grande, Mangualde, Tondela, Seia, Gouveia, Oliveira do Hospital e Porto de Mós).</p> <p>iii) Que sejam qualificados como <b>centros urbanos complementares (3º nível)</b>, as restantes sedes de concelho.</p> <p>Deste modo, a Região Centro apresentará um esquema de sistema urbano que pode constituir-se como um território alternativo às áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, onde as cidades médias e os pequenos centros proporcionam uma oferta de emprego e um quadro de vida de qualidade claramente diferenciadores.</p>	<p>Nas Normas Orientadoras para o Modelo Territorial foram identificadas três escalas de intervenção, tendo em vista qualificar os centros urbanos e fortalecer o policentrismo regional (Diretrizes Estratégicas - ponto III).</p>	Proposta já contemplada

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema Económico	João Pedro Monteiro Coelho	Aumento da ligação entre o interior e o litoral, melhoria das conectividades transfronteiriças.	O desígnio de aumentar a ligação intrarregional e com o espaço transfronteiriço está já presente ao longo de todo o documento do PROT Centro, designadamente no Sistema Económico, no Sistema de Mobilidade, no Sistema Urbano e no Modelo Territorial.	Proposta já contemplada
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	João Pedro Monteiro Coelho	Melhor integração entre toda a região das Beiras (Litoral, Alta e Baixa), reduzindo em horas localidades que se encontram geograficamente perto umas das outras.	Proposta já contemplada no Modelo Territorial, onde são propostos os Eixos de Estruturação Regional e Inter-regional (3 eixos verticais e 3 eixos horizontais), e importantes investimentos tendo em vista o reforço da acessibilidade.	Proposta já contemplada
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema de Mobilidade	José Bilelo	Ao desenvolvermos uma alternativa ferroviária no eixo Aveiro-Vilar Formoso, estaremos a contribuir para o desenvolvimento das regiões envolvidas, ajudando a que se criem raízes em territórios menos povoados, mas também no combate às alterações climáticas.	Estamos inteiramente de acordo.	Proposta já contemplada
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema de Energia	António Pedro Mesquita Rodrigues	Usar a barragem do Alvito como local de armazenamento de água, mas também com sistema de bombagem para armazenar energia das centrais solares em excesso durante o dia	O PROT propõe e reivindica ao Governo da República a constituição de uma reserva estratégica de água na Região Centro, através da construção das barragens de Girabolhos e do Alvito. Contudo, a construção destas infraestruturas é da responsabilidade do Governo, e não da CCDR Centro. Quanto à possibilidade de bombagem para armazenamento de energia proveniente do excesso de produção das centrais solares durante o dia, parece-nos que não é oportuno avançar com estas opções técnicas enquanto ainda nos encontramos na fase de reivindicação da barragem do Alvito. Consideramos que estas soluções deverão ser	Proposta parcialmente aceite

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
				ponderadas numa fase futura de desenvolvimento do projeto.	
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema Económico	CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal	<p><b>Págs. 82 e 84 – STMT – SISTEMA ECONÓMICO [...]</b> « De outro lado, o Centro Interior, cuja malha urbana característica é assegurada por cidades de média-pequena dimensão, necessita de reforçar a sua capacidade de promoção do desenvolvimento social e do crescimento económico deste território. Destaca-se o eixo urbano Guarda-Belmonte-Covilhã-Fundão-Castelo Branco, pelo seu papel estruturante de amarração de importantes atividades industriais e de serviços especializados. Complementarmente, os pequenos lugares urbanos oferecem serviços de proximidade. Este espaço territorial de baixa densidade demográfica e económica, para além da dinâmica de terciarização largamente assente no comércio local e nos serviços pessoais e sociais, bem como no turismo, possui ainda uma economia de base rural onde preponderam atividades como a agricultura e a pecuária, detendo, na ligação com o ramo agroalimentar, uma larga gama de produtos de excelência agroalimentar (DOP e IGP) de reconhecimento comunitário, contribuindo para a segurança alimentar do país e suportando a paisagem associada ao turismo de natureza e rural. Outra das atividades é a silvicultura, frequentemente inserida em fileiras transformadoras a jusante, como a produção de pasta/papel e de biocombustíveis. Estes territórios têm como principal trunfo diferenciador o vasto património natural e cultural que constitui um elemento-chave para promover o desenvolvimento económico competitivo e sustentável com base na valorização dos seus recursos endógenos.</p> <p>[...]</p> <p>O policentrismo que caracteriza a malha urbana regional, alicerçada numa rede de médias e pequenas cidades,</p>	A proposta foi acrescentada no texto do Sistema Económico.	Proposta aceite

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<p>constitui a tessitura de amarração do essencial da atividade económica do território. A par da existência de empresas de grande dimensão, frequentemente associadas a investimentos diretos estrangeiros, o tecido económico e empresarial regional assenta, basicamente, na micro, pequena e média empresarialidade de matriz endógena. É, nesse sentido, fundamental responder de forma eficaz aos desafios associados a este perfil urbano e económico. Para tal, as políticas para a região devem ser integradas, multiescalares e transetoriais e devem atender à diversidade de características sub-regionais que corporizam o mosaico territorial. Devem, por um lado, fortalecer a amarração do SCT quer ao tecido económico e social, quer à malha urbana regional. Por outro lado, devem aprofundar as trajetórias económicas em curso, nomeadamente dos vetores da estratégia de especialização inteligente e dos clusters/fileiras territoriais já estruturados, bem como apostar num conjunto de atividades económicas do futuro, tais como: i) Tecnologias de Informação, Comunicação e Eletrónica (TICE); ii) Metalomecânica de base tecnológica; iii) Transportes e logística; iv) Saúde e tecnologias de saúde; v) Economia azul; vi) Biotecnologia; vii) Indústrias criativas. Por fim, é importante destacar o papel fundamental dos sistemas agroflorestais nos processos de transição ecológica e sustentabilidade regional. Estes sistemas são multifuncionais, pois possuem um valor intrínseco tanto como sistemas produtivos e ambientais, quanto como construtores de paisagens, que podem ser apreciadas através da visitação e do turismo, contribuindo significativamente para a economia local e regional. Nas suas práticas, os sistemas agroflorestais podem promover benefícios públicos e reduzir externalidades negativas, ao prevenir riscos abióticos, como os incêndios, além de proteger as áreas agrícolas e florestais,</p>		

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<p>as comunidades próximas e os ecossistemas circundantes. Neste âmbito, é também essencial promover práticas que contribuam para a transição do sistema alimentar regional, através de novos padrões de produção, distribuição e consumo de alimentos, que devem ser, necessariamente, mais sustentáveis, saudáveis e equitativos. Por um lado, o sistema económico da região desempenha um papel central neste processo, pois influencia diretamente todas as etapas da cadeia de valor. Por outro lado, ao acelerar esta transição, promove-se a integração de políticas públicas e estratégias regionais que conduzam à territorialização do sistema alimentar. Para isso, é fundamental reforçar o estabelecimento de práticas em rede, que sejam integrativas e colaborativas entre setores, escalas, instituições e diferentes agentes.»</p> <p><b>OBSERVAÇÃO CCP (12):</b> Estranha-se que, tendo subjacente a caracterização do Sistema Económico relevando, quer a malha urbana regional, quer o “sistema alimentar” regional, que também “podem ser apreciadas através da visitação e do turismo, contribuindo significativamente para a economia local e regional” sem se articular estas duas valências, visando a promoção de circuitos de produtos endógenos e uma rede de infraestruturas de distribuição municipal, otimizando os centros urbanos através da diferenciação. Assim, <b>propõe-se a seguinte redação com as frases assinalada a bold:</b></p> <p>«Por um lado, [...]. Por outro lado, ao acelerar esta transição, promove-se a integração de políticas públicas e estratégias regionais que conduzam à territorialização do sistema alimentar. Para isso, é fundamental reforçar o estabelecimento de práticas em rede, que sejam integrativas e colaborativas entre setores, escalas, instituições e diferentes agentes, <b>favorecendo organizações territoriais</b></p>		

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<b>que potenciam produções e consumos de proximidade, nomeadamente fomentando a valorização da infraestrutura de mercados e feiras, que, simultaneamente, potenciam o fluxo do turismo.»</b>		
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema Urbano	CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal	<p><b>Págs. 114 e 116 – STMT – SISTEMA URBANO</b> [...] « O sistema urbano regional organiza-se em torno dos seguintes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Centros urbanos: estruturam a organização do território, garantem uma oferta diversificada de serviços de interesse geral e desenvolvem um conjunto de funções urbanas;</li> <li>– Subsistemas territoriais: garantem o relacionamento de proximidade e contextualizam dinâmicas integradas de desenvolvimento interurbano e urbano-rural;</li> <li>– Redes urbanas: proporcionam oportunidades de cooperação interurbana, intrarregional e inter regional, de forma a reforçar as dinâmicas associadas às transições urbanas, aos projetos de inovação ancorados nas especificidades endógenas e ainda ao enriquecimento dos padrões de competitividade internacional.</li> </ul> <p>[...]</p> <p><b>CENTROS URBANOS</b> [...] Os territórios de menor densidade populacional evidenciam a necessidade de uma política pública mais proativa, que incentive o reforço dos centros urbanos de suporte à economia rural e dos serviços para o consumidor final. Consolidar este sistema urbano policêntrico é crucial para aumentar a coesão regional. Neste âmbito é necessário valorizar o edificado e qualificar os espaços públicos, promovendo modelos urbanos mais sustentáveis e saudáveis, regenerando as atividades económicas, fomentando a oferta habitacional e a integração social e desenvolvendo formas inteligentes de gestão.</p> <p>[...]</p> <p><b>SUBSISTEMAS TERRITORIAIS</b> [...] qualificar os sistemas</p>	Foi desenvolvido um projeto piloto que contempla as propostas apresentadas (Projeto 25).	Proposta aceite

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<p>urbanos do litoral [...] A conflitualidade de usos resulta da pressão exercida pelos processos de urbanização, com os sistemas ecológicos a manifestar dificuldades em coexistir ou resistir. Neste contexto, a diminuição das taxas anuais líquidas de artificialização do solo é fundamental, sendo necessário desencadear processos transformativos que passem pela digitalização dos serviços, pela regeneração económica, pela promoção da circularidade e de circuitos mais curtos de abastecimento, pela mobilidade sustentável e por uma oferta habitacional mais acessível e energeticamente mais eficiente.</p> <p>[...] estruturar os sistemas urbanos dos territórios de transição, em particular em torno das centralidades de Viseu Dão Lafões, de Tábua-Oliveira do Hospital-Seia-Gouveia, e do Pinhal Interior. [...] reúnem condições para ancorar e impulsionar a base económica e urbana dos territórios de transição.</p> <p>[...] consolidar os sistemas urbanos do interior, estruturado pelo eixo urbano Guarda-Covilhã-Fundão-Castelo Branco, parte de um corredor que se deveria desenvolver ao longo do interior do país [...] Dinamizar este eixo urbano e densificar as relações com o espaço rural envolvente e transfronteiriço potencia os recursos económicos e naturais, favorecendo uma aposta na atratividade residencial e turística e promovendo uma maior afirmação externa.</p> <p>[...]»</p> <p><b>OBSERVAÇÃO CCP (13):</b> Continua muito genérico.... Contudo é referida necessidade de modelos urbanos sustentáveis, regenerando as atividades económicas, bem como a digitalização dos serviços, a regeneração económica, a promoção da circularidade e dos circuitos mais curtos de abastecimento, a mobilidade sustentável, quer para os Centros Urbanos, quer para os Subsistemas Territoriais,</p>		

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<p><u>perspetivando o desenvolvimento dos recursos económicos urbanos no espaço transfronteiriço</u>, sem perspetivar qualquer proposta.</p> <p><b>Considera-se que, para que estas intervenções tenham tração no terreno, será extremamente importante a intervenção integrada nestes centros urbanos utilizando critérios de urbanismo comercial. Estas intervenções, através de projetos-piloto de urbanismo comercial, deverão ser de diversa dimensão, adequando-se à tipologia, e localização dimensão do centro urbano, que o mesmo se situe nos sistemas urbanos do litoral, de transição ou do interior.</b></p>		
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal	<p><b>Pág. 120 – MODELO TERRITORIAL – ENQUADRAMENTO</b> [...]</p> <p>«- As estratégias devem reforçar as trajetórias de desenvolvimento económico já instaladas e gerar oportunidades para a afirmação de novas trajetórias. O foco estará na conjugação de atividades intensivas em conhecimento com setores tradicionais, diversificando e regenerando as economias locais.</p> <p>A região deve avançar para um modelo urbano mais integrado no sistema natural, a partir de processos assentes na cooperação interurbana e urbano-rural. O objetivo é criar contextos territoriais orientados para o reforço da qualidade de vida e o desenvolvimento económico, com base na valorização do solo, da água e da biodiversidade.</p> <p>- Em termos estratégicos, adota-se um racional onde o capital territorial, sustentado nos valores e funções do Território, nomeadamente nos valores e funções naturais, ambientais e culturais, criam oportunidades para a valorização dos ativos presentes.</p> <p>[...]</p> <p>Trata-se de uma estratégia que pretende integrar os recursos</p>	As propostas apresentadas foram introduzidas no enquadramento do Modelo Territorial.	Proposta aceite

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<p>territoriais e as várias dinâmicas urbanas e rurais da região, desenvolvendo redes que fortalecem conexões intersectoriais e multiescalares. Ao agregar os municípios em torno de um projeto comum de desenvolvimento, a região otimiza os seus recursos, melhora a mobilidade e coordena políticas públicas de forma mais eficiente, incorporando as especificidades locais, fomentando a cooperação intermunicipal e potenciando as oportunidades em torno de desafios comuns, dirigidos à coesão e à competitividade territorial.»</p> <p><b>OBSERVAÇÃO CCP (14):</b> Concordando com o referido neste ponto, considera-se que o modelo urbano deve assentar não só no sistema natural, mas em articulação com o sistema económico, designadamente economia local e de proximidade/ produtos endógenos. Assim, <b>propõe-se a seguinte redação com as frases assinalada a bold:</b></p> <p>«[...]</p> <p>- As estratégias devem reforçar as trajetórias de desenvolvimento económico já instaladas e gerar oportunidades para a afirmação de novas trajetórias. O foco estará na conjugação de atividades intensivas em conhecimento com setores tradicionais, diversificando e regenerando as economias locais.</p> <p>A região deve avançar para um modelo urbano mais integrado nos sistemas natural e económico, a partir de processos assentes na cooperação interurbana e urbano-rural. O objetivo é criar contextos territoriais orientados para o reforço da qualidade de vida e o desenvolvimento económico, com base na valorização do solo, da água, da biodiversidade, <b>da economia local, incluindo os produtos endógenos, em articulação a qualificação do espaço público.</b></p> <p>– Em termos estratégicos, adota-se um racional onde o capital territorial, sustentado nos valores e funções do</p>		

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<p>Território, nomeadamente nos valores e funções naturais, ambientais, culturais e <b>económicas</b> criam oportunidades para a valorização dos ativos presentes.[...]</p> <p>Trata-se de uma estratégia que pretende integrar os recursos territoriais, a <b>economia local</b> e as várias dinâmicas urbanas e rurais da região, desenvolvendo redes que fortalecem conexões intersectoriais e multiescalares. Ao agregar os municípios em torno de um projeto comum de desenvolvimento, a região otimiza os seus recursos, melhora a mobilidade e coordena políticas públicas de forma mais eficiente, incorporando as especificidades locais, fomentando a cooperação intermunicipal e potenciando as oportunidades em torno de desafios comuns, dirigidos à coesão e à competitividade territorial.»</p>		
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	Câmara Municipal da Covilhã	<p><b>12. Modelo Territorial do PROT Centro:</b> A figura 3.2 - Modelo Territorial do PROT Centro não sofreu alterações em relação a versão de novembro de 2024, pelo que reiteramos a proposta de delimitação da área correspondente aos Sistemas Policêntricos: Sistema Policêntrico do litoral, Sistema Policêntrico de Transição e Sistema Policêntrico do Interior.</p>	<p>A figura do Modelo Territorial já foi anteriormente revista tendo em atenção esta proposta. Além disso, os textos referentes aos sistemas também foram melhorados. Não tem sentido desenhar fronteiras entre os sistemas porque as estratégias territoriais devem ser articuladas e integradas, seguindo geometrias espaciais variadas.</p>	Proposta já contemplada
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	Biond - Associação das Bioindústrias de Base Florestal	<p>No sistema de Estruturação Regional do Litoral é referido que “a presença de uma mancha florestal, dominada por pinheiro-bravo e eucalipto, e de um edificado disperso reforçam a possibilidade de ocorrência de incêndios de grandes dimensões”. Reitera-se neste ponto que a <b>risco de ocorrência de um incêndio</b> não depende da espécie arbórea X, mas sim que qualquer espécie florestal é vítima do incêndio. Além disso, a dimensão do incêndio florestal depende de diversos fatores, e a presença de edificado disperso dificulta a sua proteção e o controlo deste em espaço florestal. A intensidade/severidade do incêndio</p>	<p>As propostas apresentadas foram acrescentadas no Sistema Territorial do Litoral.</p>	Proposta aceite

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			depende da gestão dos combustíveis finos e a sua progressão depende da existência de fragmentação da paisagem.		
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema Social	Pedro Miguel V. Gomes	> Sistema Social [Ver comentários a NG.SS.3. Domínio da saúde]	A criação e autonomização de hospitais são questões fora do âmbito de atuação do PROT.	Proposta fora do âmbito do PROT
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema de Mobilidade	Pedro Miguel V. Gomes	> Sistema de Mobilidade [Ver comentários ao SM.2 e SM.3.]	Conseguir que as composições da LAV parem frequentemente em Aveiro, Coimbra e Leiria é um desígnio da Região, posto em causa pela obsessão de uma ligação de 70 minutos entre Lisboa e o Porto. Se lhe juntarmos Santarém e eventualmente Fátima a dificuldade seria muito maior. A proposta apresentada poderia justificar-se num cenário em que o novo aeroporto fosse localizado em Santarém; no entanto, tendo sido escolhida a opção Alcochete, tal solução não nos parece viável. A proposta é muito razoável, mas o PROT limita-se a propor a autoestrada e não o seu traçado. Tal como no caso do IC6, a intenção é evitar opções que gerem divisões e enfraqueçam a capacidade de reivindicação. No entanto, poderemos estar disponíveis para apoiar essa solução no momento que se revele mais oportuno.	Proposta não aceite
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema de Mobilidade	Câmara Municipal de Góis	Sistema de Mobilidade - Conclusão da construção da variante à EN 342, pela sua importância para o desenvolvimento e coesão da Região, passando por Góis até Arganil, criando assim a interligação do interior da região a Itinerário Principal (IP), Itinerário Complementar (IC) ou autoestrada. As nossas preocupações estão relacionadas com a acessibilidade ao concelho, mais propriamente com a melhoria do traçado da EN342 que atravessa uma parte	A lógica subjacente ao PROT para as infraestruturas rodoviárias assentou na priorização das vias estruturantes de conectividade, tanto dentro da Região Centro como na sua articulação com o exterior. O PROT propõe, assim, a construção e a melhoria de um conjunto significativo de infraestruturas rodoviárias, nomeadamente:	Proposta não aceite

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<p>significativa da região Centro e é de suma importância para o nosso território, não abandonando desta forma o previsto no Plano Nacional Rodoviário (2000) que gostaríamos de ver incluído no PROT Centro.</p>	<p>a autoestrada Coimbra – Viseu; o IC31, com perfil de autoestrada, ligando a A23 a Monfortinho; a conclusão do IC6 no troço Tábua – Oliveira do Hospital – Covilhã; e a beneficiação geral do IC8, com especial enfoque no troço entre Avelar (Ansião) e Pombal, entre outras intervenções. Particular relevância assume, para a Região de Coimbra, a construção da Variante à EN17, cuja inclusão na versão final do PROT resulta de solicitação da CIM Região de Coimbra, face à sua importância para o desenvolvimento e coesão territorial. Esta infraestrutura permitirá uma ligação alternativa entre o Nó de Ceira (A13) e o Nó da Ponte Velha (N236), incluindo a ligação ao IP3/IC6. Acresce que existem outras vias com relevância regional, ainda que com um grau de prioridade mais reduzido, cuja reivindicação deverá ser efetuada à escala da CIM, como é o caso da construção da variante à EN342. Reconhece-se a importância desta infraestrutura para a Região de Coimbra e, em particular, para o concelho de Góis, criando assim a ligação do interior da região ao Itinerário Principal (IP), Itinerário Complementar (IC) ou autoestrada. Contudo, numa conjuntura em que o investimento em estradas e autoestradas não constitui uma prioridade para a União Europeia, impõe-se o estabelecimento de prioridades, uma vez que não é realista reivindicar tudo em simultâneo.</p>	

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	Câmara Municipal do Fundão	Hierarquia urbana e implicações em políticas públicas e fundos estruturais O PROT Centro define uma organização do território com base em subsistemas policêntricos. <b>Proposta: Que o PROT Centro:</b> - <b>Explicita no seu documento quais as cidades pertencentes aos 3 níveis hierárquicos definidos, pois a cartografia apresenta uma leitura pouco clara;</b> - <b>Estabeleça ligações, parâmetros entre estes níveis e o acesso ao financiamento comunitário;</b> - <b>Assegure que cidades que formalizem/pertencem aos sistemas estruturantes policêntricos da região centro tenham parâmetros semelhantes no acesso aos fundos comunitários.</b>	Nas Normas Orientadoras para o Modelo Territorial foram listados os centros urbanos que integram cada uma das três escalas de intervenção tendo em vista o acesso aos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR) (Diretrizes Estratégicas - ponto III).	Proposta aceite
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema Social	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	Sistema Social – propõe-se a promoção e valorização da importância e do prestígio das profissões do sector primário tradicionais de cada região.	A valorização da importância e do prestígio das profissões, independentemente do setor, não estão no âmbito do PROT. Ao PROT cabe promover a valorização das atividades económicas fundamentais para o desenvolvimento da Região.	Proposta fora do âmbito do PROT
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema Natural	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	Sistema Natural – Considera-se que deverão ser desenvolvidas e promovidas ações de sensibilização e maior contacto com a natureza como parte integrante dos CVs escolares: conhecimento aprofundando acerca das plantas autóctones, conservação e transformação de alimentos, noções de horticultura, cuidados e reprodução de espécies domésticas e fauna selvagem da região, conhecimento da tipologia das pegadas dos animais, em suma, tudo aquilo que constitui um legado ancestral, preservado pela tradição oral e que está em vias de se perder.	As ações de sensibilização referidas não são da competência do PROT.	Proposta fora do âmbito do PROT
Sistemas Territoriais e	Riscos e Vulnerabilidades	Ana Rita Gaspar Lopes	Riscos e Vulnerabilidades – Sugere-se o desenvolvimento de ações de <b>sensibilização para os elementos com gás radão.</b>	A ação de sensibilização referida não se enquadra no âmbito de competências do PROT.	Proposta fora do

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Modelo Territorial		Mendes Martins			âmbito do PROT
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Riscos e Vulnerabilidades	Ricardo Brito	<p>Isolamento e exclusão social: A ausência de mecanismos de ligação entre gerações aumenta o risco de solidão entre idosos e de desconexão social dos jovens.</p> <p>Envelhecimento da população: Sem respostas estruturadas, o envelhecimento populacional pressiona os serviços de saúde e cuidados, especialmente em territórios urbanos densos ou rurais desertificados.</p> <p>Nas áreas urbanas, estas redes podem ser dinamizadas através de espaços comunitários partilhados (bibliotecas, centros culturais, jardins públicos ), reforçando a coesão entre bairros e diferentes grupos etários.</p>	A proposta foi inserida na OEBT SS1. Promover a autonomia e cidadania das pessoas idosas ou em situação de dependência.	Proposta aceite
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	Ricardo Brito	Promover o reforço da rede de cidades médias e pequenas, com investimentos em infraestruturas, serviços públicos e conectividade digital. O objetivo é reduzir a pressão sobre os grandes centros urbanos e garantir um desenvolvimento mais equilibrado entre territórios.	O Modelo Territorial do PROT Centro reforça os sistemas territoriais e os eixos territoriais estratégicos tendo em vista promover um desenvolvimento mais equilibrado em termos regionais.	Proposta já contemplada
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema de Mobilidade	Nuno Fernando Tavares Pereira	A mobilidade é importante ser finalizada, acrescentado ao plano a ligação da A13 ao Ip3 e da Pampilhosa da Serra ao Ic6 via Poiares, ligação Soito a Guarda, para haver uma verdadeira rede que consiga diminuir tempo, poluição e melhorando a mobilidade.	A proposta contém um grau de detalhe que consideramos excessivo, tendo em conta a escala e os objetivos do PROT.	Proposta não aceite
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema Urbano	Nuno Fernando Tavares Pereira	No sistema urbano é importante retirar pressão urbanística e por isso deve ser criada uma bolsa para recuperar habitações devolutas em primeiro lugar com tabelas de aquisição a preços de mercado.	É proposto pelo PROT Centro a realização de um projeto piloto tendo em vista a recolha e sistematização de informação sobre o parque habitacional, as carências habitacionais e as soluções habitacionais mais adequadas (Projeto 17 - Sistema de apoio ao planeamento habitacional).	Proposta já contemplada
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	Nuno Fernando	O modelo territorial tem sobretudo de fixar os que estão no território em primeiro lugar, e numa segunda fase trazer	O PROT Centro promove uma estratégia de qualificação urbana e económica, tendo em	Proposta já contemplada

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Modelo Territorial		Tavares Pereira	outros de fora para fixar no território que conjuntamente com algumas das propostas possam gostar de vir e ficar, sobretudo os imigrantes que vêm de mais longe. Nesse modelo deve-se obrigar que os produtos locais sejam consumidos localmente e para isso deve ser usado o centralismo urbano mais próximo para os adquirir, como cantinas escolares ou de hospitais	vista criar melhores condições de vida para os residentes e potenciais novos residentes. Para além disso, defende a promoção de uma economia de proximidade, designadamente associada à oferta das bacias alimentares.	
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra	<p>2. Sistemas Territoriais e Modelo Territorial</p> <p>Modelo Territorial</p> <p>Sistemas de Estruturação Regional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualificar o Sistema Territorial do Litoral</li> </ul> <p><b>Mantém-se a proposta de alterar a redação de:</b></p> <p>“Em matéria de ordenamento físico, é necessário controlar a urbanização difusa, diminuir a taxa anual de artificialização do solo, regular as dinâmicas de localização industrial, melhorar os sistemas de monitorização e controlo da qualidade da água e dinamizar as fileiras agrícolas e a pecuária, adotando as melhores práticas sustentáveis. Estes territórios têm uma vasta diversidade de ecossistemas de elevado interesse paisagístico, designadamente a Reserva Natural das Dunas de São Jacinto, as zonas húmidas da Ria de Aveiro, os estuários do Mondego e do Lis, o Maciço Calcário e diversas áreas montanhosas da Cordilheira Central e do eixo constituído pelas Serras do Arestal, Caramulo e Buçaco. Ligados por matas nacionais e perímetros florestais, estes ecossistemas oferecem uma variedade de serviços naturais e ambientais essenciais. (Re)qualificar estes espaços naturais é uma prioridade, o que pressupõe intervenções em matéria de proteção e valorização dos recursos existentes. É, por isso, também fundamental impulsionar e valorizar a economia rural, da agricultura e da floresta. A presença de uma mancha florestal, dominada por pinheiro-bravo e eucalipto, e de um edificado disperso reforçam a</p>	Foram introduzidas alterações no Modelo Territorial, de acordo com algumas as propostas.	Proposta parcialmente aceite

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<p>possibilidade de ocorrência de incêndios de grandes dimensões, aumentando as vulnerabilidades sociais e económicas. Neste contexto, a edificabilidade no solo rústico tem de ser condicionada, a floresta sempre que possível deve ser mais diversificada e os meios de controlo e combate aos incêndios reforçados.</p> <p>O litoral está muito exposto aos riscos de erosão e galgamentos. Nas zonas costeiras, é preciso controlar situações de ocupação desordenada, e reforçar a qualificação ambiental e urbanística.</p> <p>Simultaneamente, a intensa atividade industrial e a existência de uma agricultura e uma pecuária intensiva (avicultura e a suinicultura), geram pressões antrópicas sobre os ecossistemas, que podem prejudicar a qualidade ambiental e ter impactos na saúde das populações. Estas situações exigem estratégias de intervenção que promovam uma maior sustentabilidade nos processos produtivos e modelos de ação que mitiguem a pressão sobre os sistemas naturais.</p> <p>Por fim, deve evidenciar-se a importância estratégica deste Sistema Territorial na consolidação do Eixo do Atlântico, garantindo a continuidade urbano-económica entre os espaços regionais metropolitanos (do Noroeste e da Região de Lisboa) e consolidando uma base socioeconómica de relevância nacional e capacidade de afirmação externa. A consolidação deste sistema interurbano depende da concretização de um conjunto de infraestruturas de ligação, nomeadamente as novas linhas ferroviárias de alta velocidade o novo aeroporto de Lisboa e, em particular, a integração destas duas infraestruturas, entre si e com o restante sistema de transportes”</p> <p><b>Para</b> Em matéria de ordenamento físico, é necessário desincentivar a urbanização difusa, promovendo a ocupação</p>		

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<p>sustentável do solo, incentivando a sistemas construtivos que promovam a infiltração e a retenção de água no solo, de modo a assegurar o ordenamento e gestão do uso e ocupação do solo, regular as dinâmicas de localização industrial, melhorar os sistemas de monitorização e controlo da qualidade da água e dinamizar as fileiras agrícolas e a pecuária, adotando as melhores práticas sustentáveis. Estes territórios têm uma vasta diversidade de ecossistemas de elevado interesse paisagístico, designadamente a Reserva Natural das Dunas de São Jacinto, as zonas húmidas da Ria de Aveiro, os estuários do Mondego e do Lis, a Livraria do Mondego, o Maciço Calcário e diversas áreas montanhosas da Cordilheira Central e do eixo constituído pelas Serras do Arestal, Caramulo e Buçaco. Ligados por matas nacionais e perímetros florestais, estes ecossistemas oferecem uma variedade de serviços naturais e ambientais essenciais. (Re)qualificar estes espaços naturais é uma prioridade, o que pressupõe intervenções em matéria de proteção e valorização dos recursos existentes.</p> <p>A presença de uma mancha florestal, dominada por pinheiro-bravo e eucalipto, e de um edificado disperso e desordenado reforçam a possibilidade de ocorrência de incêndios de grandes dimensões, aumentando as vulnerabilidades sociais e económicas. Neste contexto, a edificabilidade no solo rústico tem de ser programada e adequada ao risco de incêndio, a floresta sempre que possível deve ser mais diversificada e os meios de controlo e combate aos incêndios reforçados.</p> <p>O litoral está muito exposto aos riscos de erosão e galgamentos. Nas zonas costeiras, é preciso promover a requalificação urbana do existente e contenção dos perímetros urbanos vigentes, e reforçar a qualificação ambiental e urbanística, mantendo a capacidade de retenção</p>		

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<p>e infiltração nos trechos superiores e intermédios das bacias, minimizando novas intervenções de impermeabilização, promovendo a melhoria do escoamento, restaurando a conectividade fluvial e renaturalizando as áreas contíguas às linhas de água, bem como aumentando a capacidade de armazenamento, apostando em sistemas de captação e armazenamento de água da chuva onde a escassez é fator mais limitante.</p> <p>Simultaneamente, a intensa atividade industrial e a existência de uma agricultura e uma pecuária intensiva (avicultura e a suinicultura), geram pressões antrópicas sobre os ecossistemas, que podem prejudicar a qualidade ambiental e ter impactos na saúde das populações. Estas situações exigem estratégias de intervenção que promovam uma maior sustentabilidade nos processos produtivos e modelos de ação que mitiguem a pressão sobre os sistemas naturais.</p> <p>Por fim, deve evidenciar-se a importância estratégica deste Sistema Territorial na consolidação do Eixo do Atlântico, garantindo a continuidade urbano-económica entre os espaços regionais metropolitanos (do Noroeste e da Região de Lisboa) e consolidando uma base socioeconómica de relevância nacional e capacidade de afirmação externa. A consolidação deste sistema interurbano depende da concretização de um conjunto de infraestruturas de ligação, nomeadamente as novas linhas ferroviárias de alta velocidade o novo aeroporto de Lisboa e, em particular, a integração destas duas infraestruturas, entre si e com o restante sistema de transportes.</p> <p>Esta proposta de alteração alinha-se com o entendimento de que o PROT não pode ser apenas mais um instrumento que imponha mais regras e limitações que reduzam o desenvolvimento do território. Assim, consideramos que a</p>		

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			ênfase deve ser colocada em reforçar a dimensão estratégica. Mais do que impor normativos fechados, deve ser fomentada a tradução do conteúdo estratégico da visão política para os territórios concelhios, focando os conteúdos regulamentares e aliviando a sua rigidez, progredindo num ordenamento adaptativo e para uma gestão mais ativa do território, pela via de instrumentos mais atualizados e capazes de acolher as dinâmicas territoriais. Importa ainda garantir a referência todo o património natural já classificado.		
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	Câmara Municipal de Penacova	Importa ainda garantir a referência a todo o património natural já classificado. A este nível, sublinhe-se que a Livraria do Mondego é Monumento Natural Local, integrado desde novembro de 2024 na Rede Nacional de Áreas Protegidas 2021 na Rede Nacional de Áreas Protegidas (cfr. [1]( <a href="http://www.icnf.pt/portal/ap/pn/texte/desclassificacao-patrimonio">http://www.icnf.pt/portal/ap/pn/texte/desclassificacao-patrimonio</a> ) e [2]( <a href="https://www.icnf.pt/conservacao/magareseprotegidas/monumentosnaturais/monumentonaturaldacabodamiradadonodego%29">https://www.icnf.pt/conservacao/magareseprotegidas/monumentosnaturais/monumentonaturaldacabodamiradadonodego%29</a> ). Por conseguinte, não se trata de uma candidatura, mas de um Monumento já classificado e integrado num Rede com apenas nove monumentos, o que sublinha a sua singularidade e relevância.	A Livraria do Mondego foi inserida no texto do Modelo Territorial.	Proposta aceite
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema de Mobilidade	Câmara Municipal de Arganil	Efetivamente a EN342 e ER342 não permitem, atualmente, cumprir os objetivos da rede nacional complementar, na ligação entre as três sedes de concelho - Lousã, Góis e Arganil, e o centro urbano de influência concelhia – Côja, pelo que a nova variante à EN 342 / ER 342, irá contribuir para uma eficaz articulação da rede viária dos municípios envolvidos, proporcionando rapidez e diversificação de acessos, com a necessária polarização para um desenvolvimento urbano e económico sustentado. Pelo que se entende que seja importante o PROT'C identificar	A lógica subjacente ao PROT para as infraestruturas rodoviárias assentou na priorização das vias estruturantes de conetividade, tanto dentro da Região Centro como na sua articulação com o exterior. O PROT propõe, assim, a construção e a melhoria de um conjunto significativo de infraestruturas rodoviárias, nomeadamente: a autoestrada Coimbra – Viseu; o IC31, com perfil de autoestrada, ligando a A23 a	Proposta não aceite

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<p>e detalhar especificamente o projeto “Variante à EN342 entre Lousã / Góis / Arganil / Côja”.</p> <p>Entende-se que seja importante o PROT’C identificar e detalhar especificamente o projeto “Estudo para a expansão do Sistema de Mobilidade do Mondego para expansão de Serpins (Lousã) a Arganil”.</p> <p>O estudo para expansão do Sistema de Mobilidade do Mondego, de Serpins (Lousã) a Arganil, aprovado pela Câmara Municipal, reflete o esforço realizado conjuntamente com a Câmara Municipal de Góis para a concretização de uma solução que representa um passo determinante para o desenvolvimento territorial, atratividade e competitividade do território.</p> <p>Atendendo à ampliação da nova Área de Acolhimento Empresarial da Relvinha, estima-se que em 5, 6 anos tenhamos mais de 1000 pessoas a trabalhar em Arganil, pelo que levar o traçado até aquela zona poderia ser muito importante ao nível da população servida.</p> <p>Trata-se de uma solução mais económica e ágil - permite deixar de lado o comboio e o caminho de-ferro convencional, passando a fazer uso de veículos tipo autocarro, movidos a eletricidade; meios de mobilidade menos poluentes.</p>	<p>Monfortinho; a conclusão do IC6 no troço Tábua – Oliveira do Hospital – Covilhã; e a beneficiação geral do IC8, com especial enfoque no troço entre Avelar (Ansião) e Pombal, entre outras intervenções. A construção da Variante à EN17, criando uma via alternativa de ligação entre o Nó de Ceira (A13) e o Nó da Ponte Velha (N236), incluindo a ligação ao IP3/IC6, dada a sua relevância para a Região de Coimbra, vai ser sinalizada na versão final do PROT Centro. Acresce que existem outras vias com relevância regional, ainda que com um grau de prioridade mais reduzido, cuja reivindicação deverá ser efetuada à escala da CIM, como é o caso da construção da variante à EN342. Reconhece-se a importância desta infraestrutura para a Região de Coimbra e, em particular, para os concelhos referidos, criando assim a ligação do interior da região a Itinerário Principal (IP), Itinerário Complementar (IC) ou autoestrada. Contudo, numa conjuntura em que o investimento em estradas e autoestradas não constitui uma prioridade para a União Europeia, impõe-se o estabelecimento de prioridades, uma vez que não é realista reivindicar tudo em simultâneo.</p>	
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Geral	Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitetos	<p><b>1.2. Peças Gráficas de Difícil Interpretação</b></p> <p>As representações gráficas constantes no documento apresentam limitações significativas de legibilidade e clareza. Sugere-se o recurso a cartografia temática mais acessível e</p>	<p>A cartografia temática já foi desenvolvida ao longo da explicitação dos Desafios Transversais e das Opções Estratégicas de Base Territorial, de forma a reforçar a legibilidade e a clareza das diferentes ideias.</p>	Proposta já contemplada

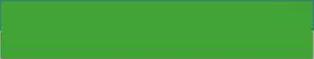
Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			interpretável, facilitando a transposição entre os princípios estratégicos e a sua expressão territorial concreta.	No capítulo dedicado à territorialização das estratégias (Sistemas Territoriais e Modelo Territorial), construíram-se infografias de forma a dar visibilidade a uma abordagem mais integrada e, por isso, mais complexa. Para a leitura e compreensão destas visões territoriais foi concebido um texto de apoio que aprofunda a estratégia regional.	
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Geral	Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitetos	<p><b>Modelo Territorial e Realidade Híbrida do Território</b></p> <p>Embora se reconheça o mérito da proposta de um modelo territorial policêntrico, importa atualizar o entendimento das dinâmicas territoriais. A clássica dicotomia litoral/interior e rural/urbano está hoje desfasada da realidade – muito embora se esteja perante um conjunto de territórios cuja base é claramente distinta (decorrentes nomeadamente da geomorfologia e do tipo de povoamento – de maior ou menor densidade), as formas como hoje nos ligamos entre nós, como se desenvolvem/exercem as atividades económicas, como somos educados, conduz à existência de territórios híbridos, onde as pessoas têm as mesmas necessidades e as mesmas aspirações.</p> <p>Apesar de existirem diferenças significativas de base – resultantes nomeadamente da geomorfologia, tipo de povoamento, densidade demográfica – as atuais formas de relacionamento social, de acessibilidade (bens, serviços, informação, conhecimento, ...), da expressão que os exercícios das atividades económicas assumem (impactando significativamente na paisagem e nos modos de vida das populações) conduzem a territórios híbridos.</p> <p>Independentemente do seu enquadramento geográfico, hoje, as pessoas partilham as mesmas necessidades, desafios e aspirações.</p> <p>Neste contexto, verificando-se uma reiterada falta de</p>	O Modelo Territorial representa a diversidade regional e faz propostas de articulação, procurando responder à complexidade e transversalidade das vivências contemporâneas, e assumindo como grande desígnio a coesão territorial e a região como um todo.	Proposta já contemplada

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			capacidade de resposta aos problemas das pessoas e um acentuar das assimetrias regionais a nível nacional (reforçado pela tendência de concentração da população nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto) <b>o planeamento territorial deverá reconhecer e incorporar esta nova condição, promovendo estratégias que respondam à complexidade e transversalidade das vivências contemporâneas, assumindo como grande desígnio a coesão territorial e a região como um todo.</b>		
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitectos	<b>1.3. Qualidade de Vida como Eixo Prioritário</b> Defende-se que a qualidade de vida das populações deva constituir o eixo prioritário do modelo territorial, evitando uma visão excessivamente centrada no crescimento económico. Este enfoque permitirá reduzir assimetrias e promover maior coesão territorial a várias escalas.	A construção do Modelo Territorial fundamenta-se no reforço do policentrismo urbano, de forma a reduzir as assimetrias e promover maior coesão territorial a várias escalas.	Proposta já contemplada
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	Câmara Municipal de Cantanhede	<b>Síntese</b> O Município de Cantanhede considera que o PROT não clarifica adequadamente a hierarquia dos centros urbanos no modelo territorial apresentado, falhando na concretização regional do PNPOT. Apesar de o PNPOT distinguir três níveis de centros urbanos – áreas metropolitanas, centros urbanos regionais e outros centros –, o PROT não especifica quais os centros que integram cada categoria, nem os critérios usados para essa classificação. Esta omissão gera ambiguidade, nomeadamente em sub-regiões como a Região de Coimbra, onde se verifica uma distribuição pouco clara entre centros com potencial semelhante. Cantanhede critica a ausência de reconhecimento do seu papel estruturante, salientando a sua relevância económica, industrial e científica. Considera, por isso, inaceitável a possível perda de importância regional sugerida pelas imagens do PROT. O Município defende que o PROT deve clarificar a hierarquia e a articulação entre centros urbanos regionais e outros,	Nas Normas Orientadoras para o Modelo Territorial foram listados os centros urbanos que integram cada uma das três escalas de intervenção tendo em vista o acesso aos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR) (Diretrizes Estratégicas - ponto III).	Proposta aceite

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			promovendo uma distribuição equilibrada que evite a concentração em torno do eixo litoral. Esta definição é essencial para o planeamento estratégico e para a correta afetação dos fundos europeus, nomeadamente no contexto do PO Centro 2030. Reitera-se, assim, a necessidade de explicitar os critérios e a hierarquia dos centros urbanos, de modo a garantir uma base sólida para a coesão territorial e a gestão do território à escala municipal.		
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial - Diretrizes estratégicas	Câmara Municipal de Mira	<b>Qualificar o Sistema Territorial do Litoral</b> - proposta de redação igual à CIM RC	Foram introduzidas alterações no Modelo Territorial, de acordo com algumas as propostas.	Proposta parcialmente aceite
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Sistema de Mobilidade	Câmara Municipal de Arganil	Entende-se que seja importante o PROT'C identificar e detalhar especificamente o projeto "Estudo para a expansão do Sistema de Mobilidade do Mondego para expansão de Serpins (Lousã) a Arganil". O estudo para expansão do Sistema de Mobilidade do Mondego, de Serpins (Lousã) a Arganil, aprovado pela Câmara Municipal, reflete o esforço realizado conjuntamente com a Câmara Municipal de Góis para a concretização de uma solução que representa um passo determinante para o desenvolvimento territorial, atratividade e competitividade do território. Atendendo à ampliação da nova Área de Acolhimento Empresarial da Relvinha, estima-se que em 5, 6 anos tenhamos mais de 1000 pessoas a trabalhar em Arganil, pelo que levar o traçado até aquela zona poderia ser muito importante ao nível da população servida. Trata-se de uma solução mais económica e ágil - permite deixar de lado o comboio e o caminho de-ferro convencional,	A proposta é válida, mas apresenta uma escala mais adequada à CIM da Região de Coimbra do que ao PROT.	Proposta não aceite

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			passando a fazer uso de veículos tipo autocarro, movidos a eletricidade; meios de mobilidade menos poluentes.		
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	Paula Gonçalves	Há que existir um papel articulador e compreensivo do <b>modelo de ocupação</b> , ao nível das opções estratégicas, directrizes, etc. entre os diferentes PROT'S pois a Região Centro é o elo de ligação entre as 2 áreas metropolitanas e também por ser um elo de ligação entre a parte atlântica com a parte oeste de Espanha. Daí se tornar essencial aproveitar isto como uma mais-valia e elevar o papel que a Região Centro exerce a nível nacional e na península ibérica. Estes 2 factos têm sido permanentemente esquecidos na elaboração dos Programas Regionais de Ordenamento do Território e até ao nível das Estratégias da Região Centro. <b>A proposta do Modelo Territorial actual e futuro no PROTC deve clarificar e assumir o posicionamento de liderança e a mais-valia ao nível intermunicipal e até municipal que esta região deverá ter ao nível nacional, da península ibérica e também ao nível europeu. A Região Centro deve assumir o seu papel de charneira entre as outras áreas territoriais. É necessária a concretização deste posicionamento de liderança territorial a partir de um modelo estruturante, reforçando a dimensão estratégica desta região.</b>	Na generalidade, estamos de acordo com o comentário apresentado e consideramos que o Modelo Territorial visa reforçar o posicionamento desta Região a nível nacional, ibérico e europeu.	Proposta já contemplada
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	Paula Gonçalves	Neste caso não será melhor dizer isto na <b>pág. 128</b> no relatório PROT Centro- Versão para Discussão Pública, 28 de fevereiro de 2025:” O eixo de ligação entre Marinha Grande, Leiria, Pombal e Castelo Branco, potenciado pela ligação da A17 com o IC8 e as ligações transfronteiriças. Para a sua afirmação é necessário melhorar o IC8 e, em particular, dotar de um perfil adequado o troço entre Pombal e Avelar/A13, assim como construir o IC31, entre Castelo Branco/A23 e o posto fronteiriço de Monfortinho (...).” Já que que querem dar relevância a este eixo de ligação desde a Marinha Grande até Castelo Branco, há que referir que o IC8 não tem início na	O IC8 termina em Pombal, mas o eixo funcional segue para Leiria e Marinha Grande.	Proposta não aceite

Componente	Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
			<p>Marinha Grande, mas sim no concelho de Pombal (Outeiros do Lourçal). Adicionalmente, a ligação entre a A17 e o IC8 é feita no concelho de Pombal, e não no de Leiria.</p> <p>Esta observação é relevante para uma representação geográfica correta e justa no relatório em questão.</p>		
Sistemas Territoriais e Modelo Territorial	Modelo Territorial	Paula Gonçalves	<p>Na pág. 128 do relatório PROT Centro- Versão para Discussão Pública, 28 de fevereiro de 2025, na alínea 3 do ponto II é feita referência à necessidade de se procedera alterações quer ao nível do IC8, quer da construção do IC31:” O eixo de ligação entre Marinha Grande, Leiria, Pombal, Castelo Branco, potenciado pelo IC8 e as ligações transfronteiriças. Para a sua afirmação é necessário melhorar o IC8 e, em particular, dotar de um perfil adequado o troço entre Pombal e Avelar/A13, assim como construir o IC31, entre Castelo Branco/A23 e o posto fronteiro de Monfortinho, com um perfil de autoestrada e garantir também a sua ligação com o mesmo perfil a La Moraleja, assegurando mais uma ligação eficiente da Região Centro à rede espanhola de autoestradas e a Madrid”, o que poderia ter por base o exemplo do “Projeto 2: IC6 Green Road”, da pág.141 do mesmo relatório. Ou seja, a construção de rodovias baseadas em sistemas inteligentes, com a integração de tecnologias sustentáveis, como sistemas de geração de energia cinética ou solar ao longo do traçado, transformando-o numa infraestrutura mais ecológica e inovadora.</p>	<p>Dado que o investimento em estradas e autoestradas, não é atualmente uma prioridade para a União Europeia, o projeto IC6 <i>Green Road</i> foi concebido com um carácter inovador face às infraestruturas rodoviárias convencionais e assumir um perfil experimental, por forma a aumentar as probabilidades de sucesso. Caso a iniciativa seja bem-sucedida, prevê-se a replicação do conceito noutras rodovias. Todavia, para maximizar as probabilidades de êxito, não se devem reivindicar todas as intervenções em simultâneo.</p>	Proposta não aceite



# PROGRAMA DE EXECUÇÃO

## Programa de Execução

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
Projeto 17 - Sistema de Apoio ao Planeamento Habitacional (e respetiva ação específica)	Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria	No âmbito do projeto 14 “Diversificação da Oferta Turística: Redes Temáticas”, que pretende considerar novas formas de turismo e que devem assentar numa oferta disseminada pelo território, mas organizada através de uma estrutura unificada, de modo a combinar diversidade e singularidade com economias de escala, é considerado o subprojeto 14.1: Rede de Turismo Industrial, onde pontificam os municípios de Castanheira de Pera, Leiria e Marinha Grande. Por razões históricas e culturais, o pólo industrial de Mira de Aire, no município de Porto de Mós, com referência ao museu industrial e artesanal do têxtil (MIAT) que retrata uma época de ouro do têxtil em Portugal, onde Mira de Aire e Minde formaram um dos mais importantes pólos industriais têxteis no Séc. XX ( <a href="https://www.miat.pt/">https://www.miat.pt/</a> ).	Porto de Mós foi inserido no subprojeto 14.1	Proposta aceite
Projeto 17 - Sistema de Apoio ao Planeamento Habitacional (e respetiva ação específica)	Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria	A habitação é um bem de longa duração, que corresponde simultaneamente a um ativo económico e a uma necessidade básica de todas as pessoas, sendo considerado no projeto 17: Sistema de Apoio ao Planeamento Habitacional, no caso concreto da região de Leiria, entendemos que devem ser identificados como elegíveis os municípios identificados no eixo Leiria – Marinha Grande - Pombal.	Pombal foi inserido no projeto 17.	Proposta aceite
Projeto 1 - Redimensionamento da Reserva Estratégica de Água - Construção dos Aproveitamentos de Girabolhos e Alvito	António Pedro Mesquita Rodrigues	Já escrevi anteriormente acerca da Barragem do Alvito que tem que avançar a sua construção	Trata-se de uma das principais reivindicações da Região Centro.	Proposta já contemplada

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
Novo projeto	CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal	Inserção de Ficha de Projeto Piloto   MELHORES E MAIS COMPETTIVAS CIDADES COM MELHOR COMÉRCIO E SERVIÇOS	O projeto proposto foi considerado no Programa de Execução, tendo sido inserido na categoria 1.3 — Projetos de iniciativas de terceiros: Outros projetos, com a designação <i>Projeto 25 – Melhores e mais competitivas cidades com melhor comércio e serviços.</i>	Proposta aceite
Projeto 2 - IC6 Green Road	Adilar Moura Seabra e João Abílio Ramos Marques	Após análise cuidadosa da descrição do projeto piloto referenciado, fazemos as seguintes observações e sugestões: - No troço projetado próximo da atual E. N. 230, nas proximidades do cruzamento desta estrada com a E. N. 231, no lugar de Pedras Lavradas, Freguesia de Teixeira, Concelho de Seia, Distrito da Guarda, a região é muito sinuosa, com vales profundos e muito recortados, reminiscências de antigos vales glaciários, pelo que se propõe a opção por TÚNEIS, significativamente mais vantajosos do ponto de vista ambiental, em relação às Obras de Arte (Viadutos). Propomos o Estudo da viabilidade económica para a construção de 2 túneis de ligação entre a freguesia de Sobral de São Miguel e a de Unhais da Serra, Concelho da Covilhã, encurtando a distância em cerca de 2/3 em relação à opção dos Viadutos. Outras vantagens seriam o aproveitamento dos inertes, britas de granito Grauvaque e a possibilidade de prospeção de minérios raros.	Compete ao PROT reivindicar junto do Governo da República a construção do IC6 <i>Green Road</i> , dada a sua importância estratégica para o desenvolvimento e a coesão territorial da Região Centro. No entanto, a construção desta infraestrutura é da responsabilidade do Governo, e não da CCDR Centro. Assim, a promoção de estudos de viabilidade económica, nomeadamente para a construção de túneis e viadutos, extravasa o âmbito de intervenção do PROT.	Proposta fora do âmbito do PROT
Projeto 2 - IC6 Green Road	Adilar Moura Seabra e João Abílio Ramos Marques	Toda esta região nas faldas do Maciço Central da Torre na Serra da Estrela, produz Energia Verde, proveniente de numerosas Eólicas e das Centrais Hidroelétricas das albufeiras da Lagoa Comprida e Santa Luzia. A instalação de "numerosos" Painéis Fotovoltaicos não seriam necessários dada a origem "VERDE" da Energia Elétrica. Assim sendo, todos os postos de carregamento de baterias dos carros elétricos, bem como todo o tipo de iluminação, sinalização e telecomunicações de emergência e alerta de acidentes e	No que respeita aos painéis fotovoltaicos, a sua instalação visa não apenas alimentar as estações de carregamento, mas também fornecer energia à rede elétrica, constituindo uma fonte adicional de receita.	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>ocorrências, poderiam ser alimentados pela rede elétrica já existente.</p> <p>Estas alternativas iriam permitir poupar largos milhares de € - Euros, que podiam ser reinvestidos na construção dos referidos TÚNEIS.</p> <p>Esperamos que estas sugestões sejam levadas em consideração e estaremos sempre ao dispor para quaisquer esclarecimentos adicionais.</p>		
<p>Projeto 1 - Redimensionamento da Reserva Estratégica de Água - Construção dos Aproveitamentos de Girabolhos e Alvito</p>	<p>João Abílio Ramos Marques</p>	<p>Ao analisar o referido projeto, constatei que não está contemplado nenhum estudo para regularização do caudal do Rio Alva, que tem o seu subafluente principal a Ribeira de Alvoco. A ribeira de Alvoco tem a sua nascente na alta montanha da Torre, Serra da Estrela, a mais de 1900 metros de altitude, na vertente Sudoeste.</p> <p>A grandiosa bacia hidrográfica do Vale Glaciário da Ribeira de Alvoco abrange uma área aproximadamente de 400 Km2 ( o cálculo exato é muito complicado de realizar, devido ao relevo muito acidentado, característico das faldas e encostas muito recortadas desta Serra) .</p> <p>A sua Afluência hídrica média / ano também é elevadíssima, devida à intensidade pluviométrica nesta região da Serra, aumentando subitamente o caudal de Cheias para centenas de hm3 em poucos dias, sempre que chove torrencialmente.</p> <p>Em tempos, indaguei os Serviços do IPMA, sobre a análise das imagens do respetivo Radar de chuva, que não visualizavam a elevada nebulosidade e inerente pluviosidade quando ocorria nesta região serrana e a resposta dada referiu que a elevada altitude das montanhas envolventes deste Vale de Alvoco, não permitiam a nítida captação das ondas do Radar, dando imagens deficientes dos fenómenos atmosféricos.</p> <p>Em conclusão, é perfeitamente natural que não tenham conhecimento do elevado caudal de cheias rápidas no Rio Alva,</p>	<p>Cabe ao PROT propor e reivindicar, junto do Governo da República, a constituição de uma reserva estratégica de água na região, com o objetivo de responder às variações de pluviosidade e aos períodos prolongados de seca. No entanto, não lhe compete realizar a análise técnica dos caudais dos rios, como é o caso específico das cheias rápidas do rio Alva.</p>	<p>Proposta fora do âmbito do PROT</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>que engrossa subitamente pela junção das águas do Rio Alvoco na Ponte das três Entradas, no Concelho de Oliveira do Hospital, Distrito de Coimbra.</p> <p>O Rio Alva apenas dispõe da Barragem das Fronhas para aproveitamento das suas águas puras e cristalinas que após transporem esta barragem vão desaguar no Rio Mondego na zona da localidade de MIRO e a partir daí, o Rio Mondego aumenta em muito o seu caudal de cheias rápidas. Pelo anteriormente relatado, julgo que será importante analisarem tecnicamente o Caudal de Cheias Rápidas deste Rio Alva, para melhor estudarem a ocorrência de cheias na cidade de Coimbra e nos campos do Baixo Mondego. espero que estas sugestões sejam levadas em consideração, pelo que estou ao vosso dispor para quaisquer esclarecimentos adicionais.</p>		
Projeto 2 - IC6 Green Road	Câmara Municipal da Covilhã	<p>5. IC6 e Mobilidade Inteligente: Sem prejuízo do reconhecimento do IC6 como estruturante e determinante na consolidação do eixo Figueira da Foz – Coimbra – Covilhã, constatou-se a adição de dois parágrafos na página 116 sobre mobilidade cooperativa, conectada e autónoma, gerida por inteligência artificial. A proposta original apresentada a Comissão Consultiva previa um projeto piloto inovador e de demonstração/teste de boas práticas, sustentáveis tanto na construção como na utilização da via, com base em energia limpa. Esta abordagem difere fundamentalmente dos conceitos agora introduzidos, os quais se referem a sistemas autónomos de condução. De forma a evitar a subversão do propósito inicial do projeto e a confusão entre conceitos distintos, solicita-se a remoção dos referidos parágrafos recentemente incluídos, e que a seguir se transcrevem:</p> <p><i>“Com o advento da mobilidade cooperativa, conectada e autónoma as infraestruturas de beira de estrada passarão a ter</i></p>	<p>O IC6 <i>Green Road</i>, dada a sua importância para o desenvolvimento e a coesão territorial, ao estruturar e consolidar o eixo Figueira da Foz – Coimbra – Covilhã, constitui uma das principais reivindicações da região junto do Governo da República. Como tal, exerceremos toda a pressão ao nosso alcance para garantir a sua concretização.</p> <p>Dado que, atualmente, o investimento em vias de comunicação terrestres, em particular em estradas e autoestradas, não constitui uma prioridade para a União Europeia, o projeto deverá apresentar um carácter inovador face às infraestruturas rodoviárias convencionais e assumir um perfil experimental, por forma a aumentar as probabilidades de sucesso. Neste sentido, na sua versão inicial, o projeto</p>	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p><i>um papel central no suporte a este novo paradigma de mobilidade. Os veículos comunicam com os outros veículos e com a infraestrutura de beira de estrada para melhorar a segurança rodoviária, a fluidez do tráfego e o desempenho energético dos veículos. A infraestrutura de beira de estrada é constituída por unidades de comunicação de curto alcance e muito baixa latência e por sensores (Radar, Lidar, Camera, etc.) que permitem estender o horizonte de sensorização dos veículos autónomos, potenciando a resolução em modo cooperativo de situações raras, muito difíceis de gerir apenas por métodos baseados em inteligência artificial.</i></p> <p><i>Do ponto de vista da segurança, as estradas inteligentes potenciam a deteção automática de acidentes e incidentes, melhorando significativamente o tempo de resposta do socorro. Tipicamente, uma estrada inteligente pressupõe a instalação de equipamentos de comunicação e sensorização a cada 1000 metros. Para tal, é necessário instalar fibra ótica, alimentação elétrica e postes para amarração dos equipamentos de comunicação e de sensorização. Os equipamentos de sensorização, além de permitirem o mapeamento em contínuo do fluxo rodoviário e a criação de gémeos digitais, também permitem substituir os sensores indutivos atualmente usados para contagens de tráfego. Estes sensores são muito propensos a avarias e a sua manutenção implica o corte das vias.”</i></p>	<p>pretendia ser um demonstrador de práticas sustentáveis de construção e utilização da via, com base em energias limpas. Na sua redação atual, o projeto não só mantém esse propósito inicial, como, na nossa perspetiva, reforça o seu carácter inovador com a introdução de infraestruturas de beira de estrada, tais como unidades de comunicação e sensores. Estes elementos conferem-lhe um estatuto de estrada inteligente e são a base de uma futura mobilidade cooperativa, conectada e autónoma.</p>	
Subprojeto 14.2 - Rede de Lugares com História	Câmara Municipal da Covilhã	<p>6. Rede de Turismo Industrial: Sem prejuízo da Covilhã integrar o subprojeto 14.1 - Rede de Turismo Industrial, entende-se que o valor patrimonial deste território não deve cingir-se ao potencial turístico das fabricas, pelo que se mantém a proposta de ser incluída também no subprojeto 14.2.</p>	<p>Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Acresce que a Covilhã está contemplada em dez projetos, um valor claramente superior à média da região.</p>	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
			Ainda assim, o município poderá submeter este projeto à obtenção do estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), junto da comissão a constituir para o efeito após a aprovação do PROT.	
Subprojeto 14.4 - Rede de Turismo de Saúde e Bem-Estar	Câmara Municipal da Covilhã	7. Rede de Turismo de Saúde e Bem-Estar: Sem prejuízo de ter sido feita referência a Unhais da Serra, deve ter referência ao Município a que pertence, tal como acontece com outras áreas territoriais: “Unhais da Serra (Covilhã)”. Além disso, reforça-se que a rede deve considerar outras valências para além da geotermia, valorizando o património natural e paisagístico da Covilhã, decorrente da sua proximidade ao Maciço Central da Serra da Estrela.	A referência foi feita: Unhais da Serra (Covilhã)	Proposta aceite
Subprojeto 19.2 - Valorização dos Ecossistemas	Câmara Municipal da Covilhã	8. Valorização dos Ecossistemas: Todos os Municípios que integram o Parque Natural da Serra da Estrela devem ser considerados no subprojeto 19.2, dada a sua relevância ambiental.	O objetivo foi distribuir o projeto de forma a abranger uma parte representativa do território. Ainda assim, já são muitos os municípios envolvidos. Alargar o projeto a toda a área da Serra da Estrela aumentaria significativamente esse número, contrariando o espírito de projeto piloto. Como referido no PROT, os projetos piloto são, por definição, iniciativas demonstradoras, destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Assim, devem decorrer apenas em alguns centros urbanos ou concelhos, podendo, posteriormente, ser replicados noutros territórios da região.	Proposta não aceite
Subprojeto 19.5 - Capacitação da População para a Prevenção e Combate de Incêndios	Câmara Municipal da Covilhã	9. Prevenção de Incêndios Florestais: Também no subprojeto 19.5, devem ser incluídos todos os Municípios que fazem parte do Parque Natural da Serra da Estrela, devido a sua elevada expressão florestal.	O objetivo foi distribuir o projeto de forma a abranger uma parte representativa do território. Ainda assim, já são muitos os municípios envolvidos. Alargar o projeto a toda a área da Serra da Estrela aumentaria	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
			<p>significativamente esse número, contrariando o espírito de projeto piloto. Como referido no PROT, os projetos piloto são, por definição, iniciativas demonstradoras, destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Assim, devem decorrer apenas em alguns centros urbanos ou concelhos, podendo, posteriormente, ser replicados noutros territórios da região.</p>	
<p>Projeto 21 - Roteiro da Economia Azul da Ria de Aveiro</p>	<p>Câmara Municipal da Mealhada</p>	<p><i>Reitera os contributos já enviados no âmbito dos anteriores pareceres, no que diz respeito aos objetivos estratégicos do Município de Mealhada e a sua integração nos respetivos projetos “Roteiro da Economia Azul da Ria de Aveiro” e “Mobilidade - Ramal da Figueira da Foz”.</i></p> <p>Roteiro da Economia Azul da Ria de Aveiro: A Câmara Municipal solicita que se considere a inclusão do concelho da Mealhada no Projeto 21.</p> <p>O Rio Cértoma atravessa quatro concelhos do Distrito de Aveiro: Mealhada, Anadia, Oliveira do Bairro e, por último, Águeda. Perto da freguesia de Fermentelos, na localidade de Perrães, as suas águas convergem na lagoa natural da Pateira de Fermentelos – a maior lagoa natural de península ibérica, acabando por desaguar na margem esquerda do Rio Águeda, na freguesia de Requeixo, pertencente ao concelho de Aveiro.</p> <p>Este rio nasce na Serra do Buçaco, atravessa toda a parte central do concelho da Mealhada, recebendo a confluência de vários tributários no seu percurso, destacando as ribeiras da do Travasso, da Lendiosa e da Vacariça. Entra no concelho de Anadia em Sernadelo, atravessa todo este território, praticamente paralelamente ao IC2, e entra no concelho de Oliveira do Bairro em Avelãs de Caminho. No concelho de Anadia tem como grande</p>	<p>Aceitamos a participação no projeto. No entanto, importa esclarecer que essa decisão não se deve ao facto de a Mealhada integrar o Distrito de Aveiro. A divisão territorial adotada pelo PROT baseia-se nas NUTS III/CIM, sendo que a Mealhada pertence à CIM Região de Coimbra e não à CIM Região de Aveiro.</p>	<p>Proposta aceite</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>afluente o rio da Serra, na zona de Malaposta. Existindo um projeto de requalificação e valorização da Pateira de Fermentelos, com vista à melhoria do ambiente de valor ecológico e a promoção da sua vivência pela população, e convergindo as águas do Rio Cértoma na sua lagoa, deverá o mesmo ser tido em consideração.</p>		
Projeto 2 - IC6 Green Road	Coimbr'a Pedal (Luís Oliveira)	<p>Julgamos ser uma lacuna grave que um projeto que afirma enquadrar-se numa Transição Verde, não incorpore objetivos de mobilidade sustentável, pelo que <i>sugerimos a incorporação dos seguintes parágrafos.</i></p> <p>1. Após a menção de práticas direcionadas para a sustentabilidade: <i>Além da circulação automóvel, o projeto deverá integrar soluções de mobilidade suave, nomeadamente infraestruturas cicláveis seguras e atrativas ao longo do traçado, promovendo a mobilidade em bicicleta como alternativa viável e sustentável. Esta inclusão deve considerar tanto deslocações de curta distância nas áreas urbanas e periurbanas atravessadas, como ligações intermunicipais em zonas de baixa densidade, contribuindo para a coesão territorial e a descarbonização do setor dos transportes.</i></p> <p>2. Na secção sobre eficiência energética e sistemas complementares: <i>As áreas de serviço e os nós de acesso ao IC6 deverão ser equipados com parques de estacionamento seguros para bicicletas, com eventual integração de sistemas de bike sharing e infraestruturas de apoio à bicicleta elétrica, como pontos de carregamento. Estes espaços poderão ser articulados com transportes públicos, promovendo soluções intermodais acessíveis à população local e visitantes</i></p>	<p>Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações.</p>	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>3. Novo objetivo estratégico:</p> <p><i>iv. Promover a mobilidade ciclável como eixo estruturante de transição verde, através da integração de corredores cicláveis interligados com os centros urbanos e naturais ao longo do traçado, incentivando hábitos de mobilidade ativa e sustentáveis.</i></p> <p>Por fim, recomenda-se a consideração de um leque mais alargado de parceiros, incluindo a MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, organizações não-governamentais com atuação local e regional, como a Ciclaveiro, bem como universidades e centros de investigação, nomeadamente o Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente (CITTA), cuja experiência em mobilidade sustentável, planeamento urbano e ordenamento do território poderá contribuir significativamente para a qualidade e inovação do projeto.</p>		
Novo projeto	Coimbr’a Pedal (Luís Oliveira)	<p><u>Novo Projeto — PéPedal Centro</u></p> <p>Sugerimos a inclusão de um novo projeto que já foi implementado com sucesso no Agrupamento de Escolas de Aveiro (<i>PéPedal — Programa de Mobilidade Ativa Escolar; <a href="https://pepedal.pt">https://pepedal.pt</a></i>) pela Ciclaveiro — uma organização não-governamental que promove a utilização da bicicleta como meio de deslocação para melhorar a qualidade de vida das pessoas — e que está pronto para ser financiado e alargado para outros agrupamentos de escolas da Região Centro:</p> <p>ENQUADRAMENTO NAS OEBT: SM4  ENQUADRAMENTO NA RIS3: Transição verde  ENQUADRAMENTO NO CENTRO 2030: OP 2  LIGAÇÃO AOS ODS: ODS 3, ODS 4, ODS 10, ODS 11, ODS 13, ODS 17  CATEGORIA: Projetos com intervenientes comprometidos e ações a decorrer</p>	<p>Trata-se de uma sugestão de projeto válida, mas entendemos que o aumento de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número restrito de localizações.</p>	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>ÁREA TERRITORIAL: Municípios da Região Centro, com foco em contextos urbanos e periurbanos.</p> <p>DESCRIÇÃO</p> <p>O PéPedal é um programa de mobilidade ativa escolar concebido para promover deslocações sustentáveis e saudáveis no percurso casa-escola, incentivando crianças do pré-escolar e 1.º ciclo (dos 3 aos 10 anos) a irem a pé ou de bicicleta para a escola. Desenvolvido pela Ciclaveiro, o programa envolve ativamente toda a comunidade escolar, incluindo agrupamentos de escolas, professores, assistentes operacionais, associações de pais, crianças, famílias e a comunidade local.</p> <p>Este programa visa aumentar as deslocações ativas para a escola, reduzir o número de crianças que se deslocam de carro, sensibilizar para a importância da atividade física e redução do sedentarismo infantil, incentivar a autonomia das crianças, a socialização e o conhecimento do lugar e da comunidade onde estão inseridas, contribuindo para uma cidade com menos congestionamento automóvel, menos poluída, mais segura e mais humana.</p> <p>O programa desdobra-se em quatro iniciativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Os Comboios PéPedal são, à semelhança de um comboio, um modo de nos deslocarmos em grupo organizado para a escola, mas a pé ou de bicicleta. Estes comboios promovem a autonomia, o conhecimento do território, estreitam laços com amigos e vizinhos e des congestionam verdadeiramente as frentes escolares.</li> <li>● A Academia Mini Rodas tem por objetivo apoiar as famílias a ensinar as crianças desde cedo a andar de bicicleta, de forma divertida, ganhando consciência de que, de bicicleta, podem e</li> </ul>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>devem pedalar pela cidade. É uma iniciativa regular aberta a toda a comunidade.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● O Consultório PéPedal é um consultório médico, que faz uma visita itinerante à escola, leva uma equipa de profissionais da saúde (médicos, enfermeiros e fisioterapeutas) que consultam individualmente cada criança, estabelecem com ela uma conversa e colocam questões simples, fazem medições de peso e altura, sensibilizam para a importância de andar a pé e de bicicleta e alertam sobre os benefícios para a saúde e para o ambiente.</li> <li>● A Rede de Amigos Pépedal integra projetos comerciais, sociais e culturais que se identificam e reconhecem os benefícios para a saúde, autonomia e bem estar das crianças, de hábitos ativos de deslocação na cidade, comprometendo-se a colaborar para a promoção desses hábitos e a contribuir para uma cidade mais segura, confortável e amigável para as crianças.</li> </ul> <p>Este projeto alinha-se com os objetivos e ações do Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) e do Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes (PIMT) da Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra (CIM-RC), entre outros planos de outras entidades, que promovem estratégias de baixo teor de carbono, valorização dos modos suaves e melhoria da qualidade de vida urbana.</p> <p><b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Promover a mobilidade ativa e sustentável entre as crianças em idade escolar.</li> <li>2. Reduzir o uso do transporte individual motorizado nas deslocações casa-escola.</li> <li>3. Fomentar a autonomia, saúde e bem-estar das crianças através da atividade física diária.</li> <li>4. Contribuir para a redução das emissões de gases com efeito</li> </ol>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>de estufa e melhoria da qualidade do ar nas zonas urbanas.</p> <p><b>OPERACIONALIZAÇÃO</b>                      Entidade promotora ou coordenadora: Ciclaveiro                      Entidades parceiras: Coimbr'a Pedal; Bicicultura CRL;                      Agrupamentos de Escolas; Associações de Pais e Encarregados de Educação; Municípios; CIM</p>		
Novo projeto	Câmara Municipal da Figueira da Foz	<p>Reitera-se que é entendimento do Município que o “Centro de Investigação de Correntes Marítimas, Movimento de Areias e Alterações Climáticas” deve ser identificado como um projeto piloto da Região Centro, tendo o Município da Figueira da Foz como promotor do mesmo.</p> <p>O Município solicitou a integração deste projeto piloto em pareceres anteriores elaborados no âmbito da fase de acompanhamento do PROT Centro, no entanto, a CCDRC não o considerou por questões de limitação do número de projetos associados a cada um dos Municípios e porque também considera que o projeto piloto “Energias Limpas e Renováveis” pode englobar o Centro de Estudos de Alterações Climáticas e Correntes Marítimas. Apesar da justificação apresentada pela CCDRC, o Município reitera a identificação do “Centro de Investigação de Correntes Marítimas, Movimento de Areias e Alterações Climáticas” como projeto piloto da Região Centro, tendo em conta que este Centro de Investigação possui um âmbito diferente do projeto respeitante às energias limpas e renováveis.</p> <p>De facto, ao nível da fundamentação entende-se que a necessidade de adaptação dos territórios face aos fenómenos climáticos extremos decorrentes das alterações climáticas obriga a uma monitorização permanente e eficaz de todas as variáveis ambientais e antrópicas com influência nos sistemas naturais, de forma a serem definidas estratégias de atuação eficientes. Neste</p>	<p>Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Acresce que a Figueira da Foz está contemplada em sete projetos, um valor claramente superior à média da região.</p> <p>Ainda assim, o Município poderá submeter este projeto à obtenção do estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), junto da comissão a constituir para o efeito após a aprovação do PROT.</p> <p>Nota: O Centro Urbano da Figueira da Foz está contemplado no novo <i>Projeto 25 – Centro: Melhores e Mais Competitivas Cidades com Melhor Comércio e Serviços</i>, juntamente com Castelo Branco, Coimbra e Viseu.</p>	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>sentido, a existência de um “Centro de Investigação de Correntes Marítimas, Movimento de Areias e Alterações Climáticas”, na qualidade de centro de investigação de cariz científico e inovador, gerido pelo Município, disponibilizará soluções técnicas para dar resposta aos desafios atuais das alterações climáticas, não só do concelho da Figueira da Foz como de toda a região Centro. Neste contexto importa referir que o Município, pela importância que tem dado a estas matérias, durante o período de elaboração do PROT Centro, requalificou um edifício localizado no alto da Serra da Boa Viagem, sendo que a inauguração do “Centro de Investigação de Correntes Marítimas, Movimento de Areias e Alterações Climáticas” se concretizou no passado dia 11 de março.</p> <p>Este Centro de Investigação assenta em três linhas temáticas de atuação: Estudo Geomorfológico e Ambiental dos Subsistemas Costeiro e Estuarino; Estudo da Subida do Nível Médio do Mar e das suas Implicações na Bacia Hidrográfica do Rio Mondego e Estudo Climatológico, das Emissões e da Qualidade do Ar, nas Zonas Marítima e Terrestre, e será dotado de sistemas de previsão, alerta e resposta, incluindo modelos de previsão climática de fenómenos extremos e mecanismos de aviso às populações, assim como de sistemas de recolha de informação fidedigna, periódica e atualizada sobre a evolução da linha de costa, pelo que este Projeto colmataria a lacuna de não existir nenhum projeto piloto no PROT Centro específico para a área da Investigação &amp; Inovação ao nível da adaptação às alterações climáticas, nomeadamente no que se refere à problemática da erosão costeira.</p> <p>Por outro lado, importa referir que esse Centro de Investigação vai ao encontro do previsto no Desafio Transversal 3 do PROT Centro “Responder às alterações climáticas”, estabelecido na Estratégia Territorial da região Centro.</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
Novo projeto	Câmara Municipal da Figueira da Foz	<p>Reitera-se que é entendimento do Município que o PROT Centro integre um projeto piloto ou, de forma equivalente, o “Roteiro da Aeronáutica” (ou uma “Rede Aeroportuária”), com localização nos municípios de Viseu, Castelo Branco e Figueira da Foz e eventualmente noutros municípios, e que permita uma solução de continuidade com as áreas metropolitanas do Porto e Lisboa, bem como com outras áreas estratégicas do território nacional (por ex.: Bragança, Vila Real, Cascais e Portimão), conforme devidamente fundamentado em pareceres anteriores elaborados no âmbito da fase de acompanhamento do PROT Centro, e que agora se volta a expor.</p> <p>Uma das ações indicadas na Opção Estratégica “SM3 – Aumentar a acessibilidade e a conectividade intrarregional” (pág. 63), é o “Desenvolvimento da rede regional de aeródromos e heliportos. Este eixo de intervenção passa pelo desenvolvimento de uma rede regional numa lógica de complementaridade e de integração funcional, com eventual requalificação e ampliação das infraestruturas existentes. O objetivo é dotar a região de melhores condições de combate a incêndios rurais e de resposta a emergências médicas, bem como fomentar a capacidade de atração de voos regulares de linhas aéreas regionais, de voos charter, e de voos de instrução, treino, desporto e lazer. No contexto do desenvolvimento desta rede, poderá ainda ser considerada a alternativa de transporte de carga por via aérea”. Neste contexto, face à intensão e às perspetivas de outros municípios da região Centro no que respeita às infraestruturas aeroportuárias, impõe-se que o PROT-C integre um projeto piloto designado o “Roteiro da Aeronáutica” (ou uma “Rede Aeroportuária”), com localização nos concelhos de Viseu, Castelo Branco e Figueira da Foz e eventualmente noutros concelhos, e que tenha como principal objetivo garantir uma solução regional de apoio à emergência médica e à proteção civil, bem como de</p>	<p>Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Acresce que a Figueira da Foz está contemplada em sete projetos, um valor claramente superior à média da região.</p> <p>Ainda assim, o Município poderá submeter este projeto à obtenção do estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), junto da comissão a constituir para o efeito após a aprovação do PROT.</p> <p>Nota: O Centro Urbano da Figueira da Foz está contemplado no novo <i>Projeto 25 – Centro: Melhores e Mais Competitivas Cidades com Melhor Comércio e Serviços</i>, juntamente com Castelo Branco, Coimbra e Viseu.</p>	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>ligação a outras áreas estratégicas do território nacional. Sobre esta matéria importa referir que o Município da Figueira da Foz pretende construir um aeródromo municipal de uso público destinado ao tráfego aéreo em geral, prevendo-se como usos complementares a prática de atividades desportivas e de lazer com ele relacionadas, bem como o apoio à emergência médica e à proteção civil, nomeadamente no combate a incêndios florestais.</p> <p>De forma a dar seguimento a esta pretensão, o Município já percorreu as seguintes fases previstas na lei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parecer favorável das câmaras municipais dos concelhos vizinhos;</li> <li>- Parecer técnico vinculativo favorável emitido pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia;</li> <li>- Comunicação da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (CCDRC) que atesta o enquadramento da pretensão de localização do aeródromo no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial;</li> <li>- Parecer vinculativo favorável da Força Aérea relativo à verificação das condições de viabilidade de utilização do espaço aéreo;</li> <li>- Estudo demonstrativo da viabilidade de construção do Aeródromo Municipal da Figueira da Foz (elaborado pela Associação para o Desenvolvimento da Engenharia Civil da Universidade de Coimbra);</li> <li>- Decisão final favorável da Autoridade Nacional de Aviação Civil.</li> </ul> <p>Neste contexto, uma vez concretizado o estabelecimento de medidas preventivas para a área prevista para o aeródromo municipal (57,57ha) e a subsequente suspensão da eficácia da 1.ª revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) da Figueira da Foz, na sua redação atual, o Município concluiu o “Programa Preliminar para o novo Aeródromo Municipal da Figueira da Foz”, que</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>estabelece o caderno de encargos necessário para a abertura do Concurso Público para a elaboração do projeto de execução do Aeródromo Municipal da Figueira da Foz, definindo o preço base do projeto e da respetiva obra. O Município pretende avançar de seguida com a abertura do Concurso Público para a elaboração do projeto de execução do Aeródromo Municipal da Figueira da Foz e, paralelamente, dar seguimento ao respetivo procedimento de alteração do PDM da Figueira da Foz, assim como à subsequente Avaliação Ambiental Estratégica (a qual já contemplou a elaboração do Relatório de Fatores Críticos, estando neste momento o Município a elaborar o respetivo Relatório Ambiental). De referir ainda que o processo se encontra em fase de conclusão do respetivo levantamento cadastral, tendo em vista a concretização do processo de aquisição dos terrenos em causa.</p>		
<p>Novo projeto</p>	<p>Câmara Municipal da Figueira da Foz</p>	<p>É entendimento do Município que os dois Projetos Piloto propostos pelo Município da Figueira da Foz em pareceres anteriores (elaborados no âmbito da fase de acompanhamento do PROT Centro), que não foram incluídos na versão atual do PROT Centro (Projeto “Hub Azul Atlantic Coast na Região de Coimbra” e Projeto “Smart City”) deverão ficar plasmados no PROT Centro, enquanto possibilidade de intervenções futuras com implicações significativas para o desenvolvimento regional (conforme reiterado em pareceres anteriores elaborados no âmbito da fase de acompanhamento do PROT Centro, e que agora se volta a expor).</p>	<p>Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Acresce que a Figueira da Foz está contemplada em sete projetos, um valor claramente superior à média da região. Ainda assim, o Município poderá submeter este projeto à obtenção do estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), junto da comissão a constituir para o efeito após a aprovação do PROT.</p> <p>Nota: O Centro Urbano da Figueira da Foz está contemplado no novo <i>Projeto 25 – Centro: Melhores e Mais Competitivas Cidades com Melhor Comércio e</i></p>	<p>Proposta não aceite</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
			<i>Serviços</i> , juntamente com Castelo Branco, Coimbra e Viseu.	
Projeto 6 – Centro de Atração e Integração de Empresas e Imigrantes (e respetivas ações específicas)	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	Projeto 6 – Centro de Atração e Integração de Empresas e Imigrantes (e respetivas ações específicas) Não menosprezando a importância da imigração para a região, considera-se que, antes de procurar atrair pessoas de fora, é necessário contrariar a tendência do êxodo rural que ainda se verifica. A maioria dos jovens que frequenta o ensino superior fora da sua terra natal raras vezes regressa e a região perde um activo válido, enraizado no local, com ligações afetivas, familiares e culturais. E considera-se que é nestas perdas que se deverão focar os projetos em primeira instância, ao invés de investir na angariação e captação de imigrantes, uma vez que esses fluxos de imigração, também necessários, ocorrem naturalmente e sem necessidade de grandes incentivos num país como o nosso. De qualquer modo, havendo um foco na atração de população para o interior, porquê fazer essa distinção específica de imigrantes e não só mencionar a atração de pessoas no geral?	Quando se aborda a atração de imigrantes, importa referir que esta inclui também as migrações internas. Lamentavelmente, o êxodo de jovens do interior ocorreu sobretudo em décadas anteriores, pelo que atualmente restam já poucos jovens que possam sair. Assim, a sua retenção não é suficiente para dar resposta ao problema.	Proposta já contemplada
Projeto 9 – Centro – Região de Saúde (e respetiva ação específica)	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	Projeto 9 – Centro – Região de Saúde (e respetiva ação específica) – Mais uma vez se aprofunda o desenvolvimento de residência para idosos estrangeiros. Porque esta distinção e especificidade de mencionar “idosos estrangeiros” e não somente “idosos”? Se queremos políticas de inclusão nesta matéria, é insensato praticar discriminações, sejam elas positivas ou negativas.	O projeto Aldeia-Lar destina-se essencialmente aos idosos nacionais. O projeto 9 não trata de residência para idosos.	Proposta já contemplada
Projeto 14 - Diversificação da Oferta Turística - Redes Temáticas (e respetivos subprojectos)	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	Projeto 14 – Diversificação da Oferta Turística: Redes Temáticas (e respetivos subprojectos) Subprojeto 14.2 - Rede de Lugares com História - Considera-se que a Guarda é uma cidade repleta de história, nomeadamente a Sé, a judiaria e a Torre de Menagem, e pensa-se que deverá ser referida neste tópico.	Trata-se de exemplos, podendo os municípios interessados associar-se à iniciativa.	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		Subprojeto 14.4 - Rede de Turismo de Saúde e Bem-Estar - Considera-se haver a omissão de uma referência às Termas do Cró.		
Projeto 23 - Energias Limpas e Renováveis	Ricardo Brito	Potencialização da Energia Solar Fotovoltaica , instalação em edifícios públicos e privados. Incentivar a instalação de painéis solares em telhados de edifícios residenciais, comerciais e industriais, reduzir a dependência de fontes fósseis e contribuir para a autonomia das comunidades energéticas	A proposta é interessante, mas importa recordar que os projetos piloto têm como objetivo testar soluções específicas, passíveis de eventual replicação noutros territórios, como é o caso deste. Se tentarmos abranger tudo, enfraquece-se o próprio conceito de projeto demonstrador.	Proposta não aceite
Projeto 14 - Diversificação da Oferta Turística - Redes Temáticas (e respetivos subprojetos)	Câmara Municipal de Condeixa-a-Nova	Subprojeto 14.5 - Roteiros da Cordilheira Central: da Torre ao Maciço Calcário Condeixa-a-Nova deverá ser um dos concelhos também a ser incluídos na área territorial deste projecto, visto que o concelho integra este principal maciço calcário português, designado Serras Calcárias de CondeixaSicó-Alvaiázere, que o Vale das Buracas, no concelho de Condeixa-a-Nova, tão bem representa	Condeixa-a-Nova foi integrada no subprojeto 14.5.	Proposta aceite
Novo projeto	Câmara Municipal de Pinhel (via CIM da Região Beiras e Serra da Estrela)	Deixar ainda a nota que ao longo do documento são apresentados vários projetos piloto, não se percebendo desde logo qual o critério para essa escolha, e porque alguns municípios detêm dois projetos pilotos e outros municípios nenhum!!! Sobre este assunto, informar que Pinhel tinha já apresentado na CIM, o projeto ECO LAB- Incubadora de produtos, que teria como objetivo o reforço da capacitação empresarial da região da Beira Interior para o desenvolvimento de processos de inovação, estimulando o trabalho em rede através da criação de comunidades de inovação assentes na estratégia regional de especialização inteligente (RIS3), na ligação das empresas ao ensino superior, no desenvolvimento de projetos inovadores com vista à produção de novos bens e serviços e, no aumento da produtividade e capacidade de criação de valor. Foi proposto centrarmos este polo em Pinhel, ao abrigo das "lagging regions" -	Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Ainda assim, o Município poderá submeter este projeto à obtenção do estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), junto da comissão a constituir para o efeito após a aprovação do PROT.	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>"regiões mais atrasadas" e teríamos como foco principal o investimento nas seguintes áreas:</p> <p>Vitivinicultura - Essencial para dar continuidade e potenciar o investimento e projeção</p> <p>no setor dos vinhos - 1a Fase de desenvolvimento do projeto;</p> <p>Agroalimentar e Floresta - Mel, azeite, frutos secos, castanha, etc... e aproveitar os fundos que vêm para as florestas;</p> <p>Indústrias Culturais e Criativas - a considerar numa segunda Fase de desenvolvimento do projeto;</p> <p>Indústrias Extrativas e Transformadoras - Criar algo idêntico ao já encerrado CEVALOR (não só para as rochas ornamentais), bem como estabelecer definitivamente as marcas do território - 1a Fase de desenvolvimento do projeto;</p> <p>Energia e sustentabilidade - a considerar numa segunda Fase de desenvolvimento do projeto eventualmente;</p> <p>Turismo, Saúde e Bem-Estar - Potenciar o turismo e património natural já existente e trabalhar e divulgar novas formas de "explorar o mesmo".</p> <p>De fazer notar ainda que Pinhel integra o Projeto EUCF - Redes Pioneiras de Aquecimento de Edifícios na Região da Guarda - Sistemas de produção de Energias Renováveis. Este projeto inclui os municípios da Guarda (líder); Almeida, Figueira de Castelo Rodrigo, Pinhel e Trancoso (parceiros).</p>		
Projeto 2 - IC6 Green Road	Nuno Fernando Tavares Pereira	O IC6 peca por estar tão demorado, mas ao ser construido que realmente seja um exemplo sem grande impacto visual e ambiental e que também retifiquem os erros no traçado antigo onde morre muita gente em acidentes.	O traçado e o projeto estão fora do âmbito do PROT.	Proposta fora do âmbito do PROT
Projeto 4 - CR Inove - Catalisador Regional de Inovação	Nuno Fernando Tavares Pereira	O catalizador que traga resultados com aplicação, pois tem sido gasto milhões em projetos que nunca passam disso.	Sem sugestões.	Contributo sem sugestões concretas

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
Projeto 16 - Aldeia-Lar	Nuno Fernando Tavares Pereira	As aldeias lar funcionam e são urgentes para ocupar o território, mas têm de ter serviços.	Sem sugestões.	Contributo sem sugestões concretas
Projeto 18 - Oferta Educativa na Baixa Densidade	Nuno Fernando Tavares Pereira	Todos devem ter acesso à educação e com o Covid aprendemos que podemos ter acesso a tudo em qualquer lugar e por isso ser importante para os locais mais remotos um sistema tipo tele-escola para todos aprenderem, principalmente em zonas com crianças espalhadas pelos vales como na zona de Benfeita entre outros onde existem crianças sem irem à escola, porque a escola é que deve ir ter com elea e não o contrário.	O difícil equilíbrio entre as distâncias a percorrer, as economias de escala e o ensino presencial está contemplado no Sistema Social e no <i>Projeto 18 – Oferta Educativa na Baixa Densidade</i> .	Proposta já contemplada
Projeto 19 - Espaços Agrícolas, Florestais e Agro-pastoris	Nuno Fernando Tavares Pereira	Definir o que deve ser agrícola e florestal com verdadeiras indicações ou cotas por concelho do que se deve produzir e em que terrenos. Não podemos querer ter ananazes na serra da estrela ou maça bravo de esmolfe na Figueira da foz. Pagar aos pastores uma verba por hectare limpo com os seus animais das áreas publicas que fica muita mais barato do que contratar empresa para cortar as infestantes e cria riqueza e fixação dos nossos pastores.	As opções de gestão em terrenos privados não são do âmbito do PROT.	Proposta fora do âmbito do PROT
Projeto 20 - Circularização da Água	Nuno Fernando Tavares Pereira	Criação de verdadeiras auto-estradas de água ou zonas de regadio para a agricultura para o turismo (golfe) e para uso que deve ser uma prioridade. Temos de ter uma verdadeira política de gestão de água. Esta região tem mais de 50% da água do nosso território abastecendo com maior caudal do que o que vem de espanha o rio Tejo e Douro, através do Zêzere, Côa e Águeda respetivamente e da grande bacia do Mondego.	As políticas relativas à constituição de uma reserva estratégica de água na região estão contempladas no PROT, em particular no <i>Projeto 1 - Redimensionamento da Reserva Estratégica de Água</i> .	Proposta já contemplada
Projeto 22 - Mobilidade Ciclável	Nuno Fernando Tavares Pereira	Por último o turismo e a mobilidade ciclável deve ser pensada, porque para haver rotas e mobilidade tem de haver bicicletas para utilização, equipamentos para manutenção e sobretudo rotas que estejam permanentemente em condições de circulação. Andam a criar rotas que depois não são cicláveis e não têm condições. Tem de haver critérios.	Existe um projeto para a mobilidade ciclável - <i>Projeto 22 - Mobilidade Ciclável</i> .	Proposta já contemplada

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
Projeto 16 - Aldeia-Lar	Câmara Municipal do Sabugal	<p>Projeto 16.1 - Aldeia Lar / Alzheimer Racional e Enquadramento</p> <p>Este projeto de criação de uma nova modalidade de acolhimento de pessoas diagnosticadas com a patologia de Alzheimer corresponde a uma iniciativa que visa ampliar a resposta local a uma das consequências, porventura mais gravosas, do envelhecimento da população que tem particular expressão e intensidade nos territórios de baixa densidade, caso do Sabugal e da sub-região das Beiras e Serra da Estrela. O Projeto proposto pelo Município do Sabugal, apresenta um elevado grau de coerência com as opções estratégicas da proposta do PROT-Centro em discussão, nomeadamente, nos seguintes aspetos essenciais:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inscreve-se de forma significativa num dos Desafios transversais definidos -Responder aos desafios da demografia, contribuindo para a garantia de uma maior qualidade de vida a todos os cidadãos, como um dos fatores chave para a competitividade e para a coesão, em particular, nos territórios de baixa densidade.</li> <li>• Sendo reconhecido que o problema demográfico da Região Centro, com especial incidência nos seus territórios do interior, se traduz progressivamente no grande peso da população idosa não ativa, tal constatação sugere a necessidade de encontrar novas respostas às exigências de qualidade de uma vida mais longa, que tem como consequência maior prevalência de doenças degenerativas e demências.</li> </ul> <p>Este é o contexto que impõe encontrar formas inovadoras que permitam garantir níveis de autonomia e cidadania das pessoas idosas ou em situação de dependência, opção e estratégia que deve envolver os serviços de Saúde, mas igualmente, os Municípios, as CIMs e o terceiro setor. Uma oferta qualificada e diferenciada de apoio aos idosos com dependência do foro degenerativo, como aquela que o Município</p>	<p>Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Ainda assim, o Município poderá submeter este projeto à obtenção do estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), junto da comissão a constituir para o efeito após a aprovação do PROT.</p>	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>do Sabugal pretende ver reconhecida no âmbito do PROT, cria, além do aspeto estritamente social, condições para, conforme pretendido pela proposta do PROT-Centro: (i) Promover a I&amp;D em envelhecimento e garantir a aplicação dos seus resultados e (ii) Promover, a nível municipal, planos de envelhecimento ativo e saudável.</p> <p>A integração deste Projeto no âmbito do PROT-Centro permitiria reforçar a interação do SCT regional na produção de conhecimento técnico-científico sobre esta doença neurológica, através de parcerias com instituições de ensino superior (Guarda, Covilhã, Salamanca), e que estimule e informe boas práticas de tratamento e acompanhamento ativo dos pacientes Alzheimer, com o tecido produtivo e social e promovendo o aparecimento de novas atividades do terceiro setor.</p> <p>O projeto pretende desenvolver uma modalidade inovadora de acolhimento (com resultados de especial sucesso noutros países) para pessoas portadoras de demência, nomeadamente, em termos de qualidade de vida para os residentes e integração da instituição na comunidade local, através de atividades culturais, desportivas e outras, minimizando os efeitos da institucionalização.</p> <p>Finalmente, o Projeto pretende promover: (i) a autonomia e cidadania das pessoas idosas ou em situação de dependência (vd. SS1 das OEBT do PROT Centro), contribuindo para a melhoria progressiva da qualidade de vida dos pacientes com Alzheimer através de soluções alternativas de acessibilidade e mobilidade e de combate ao seu abandono e ao isolamento físico e social; e (ii) constitui um importante objetivo de natureza social, não deixará de ter igualmente um importante contributo para a dinamização da base económica dos territórios de baixa densidade (vd. OEBT SE5) através da promoção do turismo de saúde e bem-estar, nomeadamente dirigido ao segmento sénior da população.</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>Em síntese                      Perante as tendências pesadas de envelhecimento no Centro Interior: (i) a articulação com as agendas comunitária ("Uma Europa mais Próxima dos cidadãos") e nacional ("As Pessoas primeiro: um melhor equilíbrio demográfico, maior inclusão, menos desigualdades"), torna imperioso o planeamento e programação da oferta de Serviços de Interesse Geral; (ii) a aposta no envelhecimento ativo e saudável da população da região mobilizando o conhecimento científico existente nesta área, capacitando instituições regionais e locais para a sua aplicação, constitui um desafio para o interior raiano e deve ter expressão nas escolhas de programação de equipamentos, decorrentes do PROT.</p>		
<p>Projeto 20 - Circularização da Água</p>	<p>Câmara Municipal do Sabugal</p>	<p>Sub-projeto 20.1 - Adoção de novos modelos de gestão dos recursos hídricos (Aproveitamento hidroagrícola da Cova da Beira)                      Racional e Enquadramento                      O empreendimento de fins múltiplos da Cova da Beira é gerido pela Associação dos Beneficiários da Cova da Beira (ABCB), pessoa coletiva de direito público (Vd. Portaria nº 1088/89 de 20 de dezembro) e que tem a seu cargo a exploração e conservação do designado Aproveitamento Hidroagrícola da Cova da Beira (AHCB), cuja área de implantação abrange os concelhos do Sabugal, Penamacor, Belmonte, Covilhã e Fundão. O respetivo perímetro de rega abrange diferentes blocos de rega naqueles mesmos concelhos com uma área de beneficiação potencial e estimada de aproximadamente 12.360 ha, sendo que a área respeitante ao Bloco de rega do Sabugal se situa apenas em 121,5 ha (a menor área de todo o restante perímetro de rega), não obstante a barragem do Sabugal ser uma expressiva mãe de água deste aproveitamento hidroagrícola. Neste enquadramento, o projeto de criação de uma Associação</p>	<p>Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Ainda assim, o Município poderá submeter este projeto à obtenção do estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), junto da comissão a constituir para o efeito após a aprovação do PROT.</p>	<p>Proposta não aceite</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>de Utilizadores do Aproveitamento de Fins Múltiplos da Cova da Beira visa assegurar as condições para uma gestão conjunta desta infraestrutura de recursos hídricos de modo a potenciar a sua utilização mais controlada e sustentável, providenciando a necessária internalização dos custos e benefícios a associados a este tipo de empreendimentos de fins múltiplos e abrangendo, igualmente, um amplo e diversificado conjunto de entidades participantes. Tal pressupõe a conceção e implementação de um novo modelo de gestão integrada e eficiente dos recursos hídricos disponíveis e que seja aceitável quer do ponto de vista social, quer também de um ponto de vista económico previsivelmente mais vantajoso.</p> <p>Fonte: Associação de Beneficiários da Cova da Beira (ABCB)</p> <p>Neste pressuposto, seria de relevar o interesse em considerar a experiência bem-sucedida e a todos os títulos exemplar do Empreendimento de Fins Múltiplos de Alqueva sob gestão da empresa pública EDIA, SA que é, hoje, um caso de estudo e de sucesso na gestão integrada deste tipo de empreendimentos hidráulicos e com uma ampla e diversificada gama de vertentes de utilização do recurso hídrico disponível. Tal opção configura e enquadra-se uma resposta estratégica e efetiva às alterações climáticas com a gestão dos recursos hídricos, eficiência energética e energias renováveis (vd. Desafio transversal DT3) e (vd. Sistema Natural SN3). Neste último tópico em particular, importa desenvolver um modelo de gestão integrada dos recursos hídricos que defina claramente as responsabilidades de todas as entidades parceiras intervenientes no processo de gestão dos diferentes usos da água disponível, garantindo-se uma mais adequada utilização e consequente melhoria de eficiência através da diminuição das perdas de água nas diferentes infraestruturas das redes de abastecimento. O Projeto agora proposto permite gerir o Aproveitamento de Fins</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>Múltiplos da Cova da Beira permite, de uma forma abrangente a todos os responsáveis, Administração central, Regional, Local e privada, melhor gerir os recursos hídricos, tendo em vista: (i) redimensionar numa base plurianual a reserva estratégica de água, no contexto das alterações climáticas; (ii) elaborar e fazer cumprir um Programa Regional de Manutenção e Reabilitação de Infraestruturas de captação, armazenamento, distribuição e drenagem, com vista a alargar o seu tempo útil de vida e otimizar o investimento efetuado; e (iii) promover o mercado circular de água, através de níveis de tratamento diferenciado, de acordo com o tipo de uso (consumo humano, agrícola e industrial) e eliminar barreiras institucionais.</p> <p>O Instrumento de Gestão agora proposta permitirá a plena integração do Aproveitamento de Fins Múltiplos da Cova da Beira na Estrutura Ecológica Regional de Proteção e Valorização Ambiental (EERPVA), contribuindo para o estabelecimento de conexões funcionais e estruturais, e contrariando os efeitos da fragmentação dos sistemas ecológicos, e está alicerçado no Modelo Territorial da Região Centro proposto, integrando o Sistema de Aproveitamento Múltiplo numa gestão sustentável das transições (demográfica, climática, ecológica e tecnológica) e de valorização dos diferentes ativos regionais (recursos naturais, infraestruturas, capital humano, indústrias, serviços, agricultura, floresta ou património).</p> <p>Em síntese</p> <p>A importância estratégica do recurso água (nas suas múltiplas valências) é reconhecida como primordial para grande parte dos setores de atividade existentes na Região (RIS 3 Centro) e tem implicações na esfera da gestão integrada dos recursos hídricos (um dos Desafios Transversais do PROT-C). O Município do Sabugal tomou a iniciativa de apetrechar as diversas instituições e utilizadores de instrumentos de gestão para um uso eficiente</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		do recurso, no que constitui um quadro de referência para toda a Região neste domínio crucial para a sua competitividade territorial e coesão social.		
Subprojeto 19.4 - Vila Facaia - Uma aldeia com futuro	Câmara Municipal do Sabugal	<p>Subprojecto 19.4 - Criação de Quinta Agrícola Viva Racional e Enquadramento</p> <p>Este projeto diretamente ligado ao cluster agroflorestal, envolvendo as fileiras produtivas do castanheiro, da oliveira e dos povoamentos autóctones de carvalho, pretende constituir-se como um Pólo dinamizador deste território de baixa densidade, assegurando uma parceria ativa com os centros de saber, culturais e empresariais da região Centro a fim de promover a ciência, a tecnologia e a inovação neste domínio da especialização produtiva agroflorestal.</p> <p>Assim, prefigura-se a possibilidade de criar um Centro de Desenvolvimento Agroflorestal enquanto instrumento de modernização competitiva do setor agroflorestal a operacionalizar nas instalações da Colónia Agrícola Martim Rei. Ligada ao setor agroflorestal, explorando sobretudo a fileira do castanheiro, da oliveira e a qualidade dos povoamentos autóctones de carvalho, a Quinta Agrícola Viva será um polo dinamizador articulando com a comunidade científica e empresarial da Região Centro e visa promover a inovação tecnológica e produtiva.</p> <p>O Projeto contribui ao nível municipal para Fortalecer o setor agroflorestal, contribuindo deste modo para uma transição progressiva de uma agricultura (e floresta) tradicional para uma agricultura (e floresta) sustentáveis do ponto de vista ambiental, económico e social, incluindo a valorização dos serviços do ecossistema. Trata-se de uma aposta estratégica do PROT-Centro que explicita nos seus objetivos regionais a intenção de constituir uma rede de apoio à inovação tecnológica e gestão na agricultura e na floresta.</p>	<p>Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Ainda assim, o Município poderá submeter este projeto à obtenção do estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), junto da comissão a constituir para o efeito após a aprovação do PROT.</p>	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>A Quinta será também um instrumento municipal fundamental para (i) a adaptação das culturas agrícolas às alterações climáticas e à neutralidade carbónica; (ii) criação de mosaicos florestais com diversas espécies mais resistentes ao fogo, promovendo a melhor gestão de combustível, de modo a minorar os impactos das alterações climáticas e a mitigar os riscos de incêndio e de desertificação; (iii) aproveitamento das sinergias da floresta nas dimensões ambiental, turística e económica; (iv) conclusão do levantamento cadastral completo das áreas florestais; (v) promoção de novos modelos de gestão conjunta da floresta, agricultura, agropecuária e gestão conjunta e integrada da água e turismo.</p> <p>As atividades e o âmbito da Quinta contribuirão, igualmente, para o fomento das ações prioritárias identificadas nas medidas de planeamento do Programa de Transformação da Paisagem - Programas de Reordenamento e Gestão da Paisagem e Operações Integradas de Gestão da Paisagem.</p> <p>De idêntico modo, pretende-se garantir as condições de suporte à seleção e certificação dos produtos de qualidade que integram o património agrícola e alimentar deste território e também à criação de uma central de recolha e distribuição de produtos agrícolas com a designação DOP e, sobretudo, provenientes da produção artesanal e de pequenas explorações agrícolas.</p> <p>O projeto tem correspondência e pleno cabimento nas OEBT da proposta de PROT-C: Fortalecer o setor agroflorestal (vd. Sistema Natural SN4); e Promover a base económica dos territórios de baixa densidade (vd. Sistema Económico SE5). Trata-se de incentivar a manutenção dos sistemas agro-silvo-pastoris e recuperar os denominados mosaicos de paisagem agrícola e florestal que constituirão importantes barreiras à progressão dos incêndios florestais.</p> <p>Para o desenvolvimento de um projeto integrado com tais</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>características e inerente complexidade organizativa, importa associar um leque amplo e diversificado de parceiros económicos e sociais, incluindo a própria comunidade científica, tanto mais que se encontra prevista a sua inserção nas redes mundiais de museus e centros de ciência, caso da Rede Ecsite que conta com mais de 350 centros de ciência, museus e organizações ligadas à ciência em mais de 5 países.</p> <p>Em síntese</p> <p>A criação deste Centro de Desenvolvimento Agroflorestal enquadra-se na Linha estratégica "Reforçar e diversificar territorialmente as dinâmicas de inovação" da Visão Estratégica para a Região Centro 2030 e integra o Domínio diferenciador da RIS 3 Centro (Recursos Naturais e Bioeconomia). Paralelamente, responde em pleno ao objetivo "Conceber e operacionalizar um programa de reorganização da oferta de espaços de incubação em territórios de baixa densidade na região, com clarificação de funções e de serviços e de centros de recursos de suporte ao seu funcionamento" (Domínio de Intervenção da Linha estratégica "Combater as fragilidades e vulnerabilidades de diferentes tipos de territórios da região").</p>		
Geral	Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra	<p>Mantemos a importância de o documento explicitar que a replicação de projetos-piloto ou a criação de novos que sejam fundamentados como proposta de operacionalização das Opções Estratégicas de Base Territorial do PROT-C, também terão o estatuto de Projetos de Interesse Regional (PIR), "com as vantagens decorrentes", não bastando a presunção de que a replicação de um projeto piloto e a criação de novos projetos, quando devidamente justificados e articulados com a estratégia regional, serão considerados PIR, com as vantagens daí decorrentes.</p> <p>(83702_ParticipacaoPROT_Centro_CIM_RC_9796.pdf)</p>	<p>Foi inserido o seguinte texto no enquadramento do Programa de Execução:</p> <p>Os projetos piloto propostos, bem como eventuais replicações noutros territórios poderão vir a ser reconhecidos com o estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), que, para além da reputação associada, implicará o compromisso da CCDR prestar apoio em termos de contactos com as instituições relevantes da administração central, aconselhamento sobre possíveis financiamentos, para além de uma especial atenção que terão por parte do</p>	Proposta aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
			CENTRO 2030. Para que um projeto possa obter o estatuto PIR deverá demonstrar capacidade para a sua concretização, para o que será avaliado e aprovado por uma comissão a constituir para o efeito.	
Geral	Câmara Municipal de Penacova	Reitera-se que o documento deve explicitar que a replicação de projetos-piloto ou a criação de novos que sejam fundamentados como proposta de operacionalização das Opções Estratégicas de Base Territorial do PROT-C também terão o estatuto de Projetos de Interesse Regional (PIR), “com as vantagens decorrentes”, não bastando a presunção de que a replicação de um projeto piloto, ou a criação dos novos projetos, quando devidamente justificados e articulados com os objetivos estratégicos, serão considerados PIR, com as vantagens daí decorrentes.	Foi inserido o seguinte texto no enquadramento do Programa de Execução: Os projetos piloto propostos, bem como eventuais replicações noutros territórios poderão vir a ser reconhecidos com o estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), que, para além da reputação associada, implicará o compromisso da CCDR prestar apoio em termos de contactos com as instituições relevantes da administração central, aconselhamento sobre possíveis financiamentos, para além de uma especial atenção que terão por parte do CENTRO 2030. Para que um projeto possa obter o estatuto PIR deverá demonstrar capacidade para a sua concretização, para o que será avaliado e aprovado por uma comissão a constituir para o efeito.	Proposta aceite
Projeto 19 - Espaços Agrícolas, Florestais e Agro-pastoris (e respetivos subprojetos)	Câmara Municipal de Penacova	Penacova vem referenciado num único projeto. Entende-se, pela ocupação florestal intensa do seu território, pela abrangência de grandes incêndios (nomeadamente em 2017) e pela experiência interessante no âmbito dos Condomínios de Aldeia, do projeto Aldeias Seguras, Pessoas Seguras e pelo pioneirismo da rede de parques de biomassa (integrados na sua Agenda Local para a Economia Circular), que Penacova deveria ser integrada no sub-projeto 19.5: Capacitação da População para a Prevenção e Combate de Incêndios e no sub-projeto 19.3: Rede de Recolha e Valorização dos Sobrantes Agroflorestais.	Penacova foi inserida nos subprojetos 19.3 e 19.5	Proposta aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		<p>Verifica-se também que a maior parte das sugestões que fizemos em novembro de 2023 não mereceram acolhimento. Registava-se então que não havia opções estratégicas e projetos de igual peso para todos os espaços da região Centro. Entendeu-se que o documento então em apreciação ganharia coerência e profundidade se orientasse as opções de uma forma territorialmente mais abrangente. Nesse particular aspeto, entendia-se que “o espaço territorial de Penacova não aparece tratado com a profundidade desejável” e assim continua a entender-se.</p> <p>Sugeria-se a necessidade de definir novas rotas. “Praias fluviais, a rota da mítica N2 (bordejando espaços como a Livraria do Mondego, os Penedos de Castro e da Carvoeira, a estrada do Rio/EN110), a Ribeira de Arcos, entre outros, são espaços cuja valorização ambiental e turística, enquadrados em rotas mais abrangentes, merecem realce idêntico aos projetos que vêm referidos no documento. As redes cicláveis da nossa sub-região são ignoradas”. Sugeria-se, portanto, que sejam criados novos projetos de rotas e de roteiros temáticos.</p> <p>A localização de Penacova na interface entre a sub-região de Coimbra e o Pinhal Interior sugeria que se devesse inscrever o nosso Município em ações integradoras destes territórios com os envolventes.</p> <p>Chamava-se a atenção para a falta de integração com as estratégias sub-regionais e com as estratégias locais. Falta ligação a documentos estratégicos importantes (exemplos: exercícios sub- -regionais e locais de adaptação às alterações climáticas). Estas lacunas não se consideram totalmente colmatadas. Ainda reportando a integração em Centro Urbano de Estruturação Local, vamos fazer o exercício de comparação com os Municípios que atrás referimos, para se perceber como a integração nos projetos piloto elencados pode vir a contribuir</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
		para a criação de desigualdades e clivagens que ainda possam sublinhar a ausência de coesão territorial: (ver tabela constante do anexo) Por conseguinte, e na linha da chamada de atenção em parecer anterior, verifica-se que o tratamento conferido a Municípios de características semelhantes é demasiado desequilibrado. Acresce que a participação de Penacova em projetos europeus (cujo expoente máximo é o projeto UTOPIZE, com excelente avaliação pelas autoridades da União) talvez merecesse a inclusão nos projetos sobre design, arte e criatividade.»		
Projeto 12 - VALET – Valorização e Tratamento Biocircular de Resíduos	AEMITEQ	propõe-se a integrar este projeto como entidade parceira	Considerada entidade parceira no projeto.	Proposta aceite
Projeto 19.3 - Rede de Recolha e Valorização dos Sobrantes Agroflorestais	AEMITEQ	propõe-se a integrar este projeto como entidade parceira	Considerada entidade parceira no projeto.	Proposta aceite
Projeto 20 - Circularização da Água	AEMITEQ	propõe-se a integrar este projeto como entidade parceira ou copromotor	Considerada entidade parceira no projeto.	Proposta aceite
Subprojeto 14.1 - Rede de Turismo Industrial	ATIRC	Apresenta uma solicitação fundamentada para que a associação seja formalmente designada como entidade promotora e coordenadora principal do Subprojeto	Considerada entidade promotora e coordenadora do projeto.	Proposta aceite
Projeto 15 - Desenvolvimento Económico de Territórios de mais Baixa Densidade	JADRC	propõe-se a integrar este projeto como entidade parceira	Considerada entidade parceira no projeto.	Proposta aceite
Subprojeto 19.5 - Capacitação da População para a	JADRC	propõe-se a integrar este projeto como entidade parceira	Considerada entidade parceira no projeto.	Proposta aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
Prevenção e Combate de Incêndios				
Projeto 7 - Estratégia dos Semicondutores e Microeletrónica da Região Centro	NERC	propõe-se a integrar este projeto como entidade parceira ou promotora	Para já, os membros envolvidos na estratégia pertencem ao Sistema Científico e Tecnológico (SCT) e ao setor empresarial. Do lado das associações, apenas a INOVARIA participa, enquanto entidade dinamizadora do processo. Por esta razão, considera-se que não é oportuno, nesta fase, integrar associações de carácter genérico.	Proposta não aceite
Projeto 13 - Centro - Região da Logística do Futuro	NERC	propõe-se a integrar este projeto como entidade parceira ou promotora	Considerada entidade parceira no projeto.	Proposta aceite
Subprojeto 19.3 - Rede de Recolha e Valorização dos Sobrantes Agroflorestais	NERC	propõe-se a integrar este projeto como entidade parceira ou promotora	Considerada entidade parceira no projeto.	Proposta aceite
Novo projeto	NERC	Projeto 1: Navegabilidade do Mondego por Troços	Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Ainda assim, o Município poderá submeter este projeto à obtenção do estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), junto da comissão a constituir para o efeito após a aprovação do PROT.	Proposta não aceite
Novo projeto	NERC	Projeto 2: Feira Comercial e Industrial do Centro (CIC)	Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição,	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
			iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações.	
Projeto 7 - Estratégia dos Semicondutores e Microeletrónica da Região Centro	NOVOTECNA	propõe-se a integrar este projeto como entidade parceira ou promotora	Para já, os membros envolvidos na estratégia pertencem ao Sistema Científico e Tecnológico (SCT) e ao setor empresarial. Do lado das associações, apenas a INOVARIA participa, enquanto entidade dinamizadora do processo. Por esta razão, considera-se que não é oportuno, nesta fase, integrar associações de carácter genérico.	Proposta não aceite
Projeto 15 - Desenvolvimento Económico de Territórios de mais Baixa Densidade	NOVOTECNA	propõe-se a integrar este projeto como entidade parceira ou promotora	Considerada entidade parceira no projeto.	Proposta aceite
Projeto 18 - Oferta Educativa na Baixa Densidade	NOVOTECNA	propõe-se a integrar este projeto como entidade parceira ou promotora	Considerada entidade parceira no projeto.	Proposta aceite
Projeto 11 - Rede de Museus da Floresta	Câmara Municipal de Mira	referenciar Mira como Município com Área territorial para a Rede Museus da Floresta	O Município de Mira foi integrado na área territorial do projeto da Rede de Museus da Floresta.	Proposta aceite
Enquadramento Programa de Execução	Câmara Municipal de Mira	Explicação replicação projetos piloto - proposta de redação igual à CIM RC	Foi inserido o seguinte texto no enquadramento do Programa de Execução: Os projetos piloto propostos, bem como eventuais replicações noutros territórios poderão vir a ser reconhecidos com o estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), que, para além da reputação associada, implicará o compromisso da CCDR prestar apoio em termos de contactos com as instituições relevantes da administração central, aconselhamento sobre possíveis financiamentos, para além de uma especial	Proposta aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
			atenção que terão por parte do CENTRO 2030. Para que um projeto possa obter o estatuto PIR deverá demonstrar capacidade para a sua concretização, para o que será avaliado e aprovado por uma comissão a constituir para o efeito.	
Projeto 15 - Desenvolvimento Económico de Territórios de mais Baixa Densidade	Rui Gracio	a) está muito relacionado nos objectivos e nas sinergias possíveis com o Projecto 6 "Centro para a Atração e Integração de Empresas e Imigrantes" e o Projecto 4 _CR INOVE: b) seja alargado em área de intervenção, devendo abranger, para além dos referidos municípios de Meda — Trancoso — Pinhel e dos referidos no PROT do "interior" de Leiria e Castelo Branco, todos os 19 municípios pertencentes ao "antigo" Pinhal Interior Norte e Sul (ou até os 24 da ITI / IIBT do Pinhal Interior).	Como referido no PROT, os projetos piloto são, por definição, iniciativas demonstradoras, destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Por essa razão, devem decorrer apenas em alguns centros urbanos ou concelhos, podendo posteriormente ser replicados noutros territórios da região. Alargar o projeto a estes 19 concelhos ou mesmo a 24 aumentaria significativamente esse número, contrariando o espírito subjacente a um projeto piloto	Proposta não aceite
Projeto 6 - Centro para a Atração e Integração de Empresas e Imigrantes	Rui Gracio	(que se prevê ser desenvolvido em Arganil), seja alargado à área de intervenção do Projecto 6 :[municípios de Meda — Trancoso — Pinhel e todos os 19 municípios pertencentes ao "antigo" Pinhal Interior Norte e Sul (ou até os 24 da ITI / IIBT do Pinhal Interior)] e escolher para a sua localização e distribuição geográfica o preconizado no Plano de Ação da ITI Pinhal Interior para a Agência C+I+I: três locais para Espaço Empresas do Pinhal, integrados na rede do IAPMEI, de modo a possibilitar a cobertura de todo o território.	Como referido no PROT, os projetos piloto são, por definição, iniciativas demonstradoras, destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Por essa razão, devem decorrer apenas em alguns centros urbanos ou concelhos, podendo posteriormente ser replicados noutros territórios da região. Alargar o projeto a estes 19 concelhos ou mesmo a 24 aumentaria significativamente esse número, contrariando o espírito subjacente a um projeto piloto	Proposta não aceite
Projeto 6 - Centro para a Atração e Integração de Empresas e Imigrantes e Projeto 15	Rui Gracio	a) Que o projecto 6 e o projecto 15 sejam "entrelaçados" ou até "fundidos" num só projecto de uma "rede de emprego e empreendedorismo". b) Que esses dois projetos sejam realizados com a	O Programa de Execução tem como objetivo promover a articulação de projetos piloto com algum grau de complementaridade, como é o caso dos projetos referidos. Relativamente à	Proposta já contemplada

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Tipologia de Resposta
- Desenvolvimento Económico de Territórios de mais Baixa Densidade		complementaridade e sinergia do projecto 4 (CRINOVE) e tenham não só a coordenação da CCDRC, mas também do Ministério da Economia, principalmente das suas agências IAPMEI (Alargar os 42 Espaços Empresa do IAPMEI existentes a zonas rurais da Região Centro), AICEP ( Criar Espaços / Delegações em Zonais Rurais da Região Centro) e ANI( Criar Espaços / Delegações em Zonais Rurais da Região Centro). - Estas sugestões acima têm presentes o preconizado em alguns aspectos do Plano de Acção do ITI do Pinhal Interior	possibilidade de uma coordenação conjunta com entidades tuteladas por outros ministérios, não é possível, nesta fase, assumir um compromisso.	



# NORMAS ORIENTADORAS

## Normas Orientadoras

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Modelo Territorial - NG.MT.6.	Artur Costa	NG.MT.6. Para promover a Rota do Mar, do Vinho e da Montanha também é fundamental a transformação do IP3 Viseu-Coimbra em autoestrada. E muitas outras coisas, mas parece-me que o PROT Centro olha pouco para este eixo e o eixo a que chamou Rota do Bronze.	Em matéria de conectividades, o PROT Centro já defende a transformação do IP3. Além disso, o Projeto 5 visa reforçar as visões estratégicas associadas à afirmação dos diferentes eixos propostos no PROT Centro.	Proposta já contemplada
Modelo Territorial	Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria	Ao nível do Modelo Territorial para a Região Centro, refere-se que assenta num desenvolvimento urbano policêntrico e deve considerar-se expressamente a proposta da CIM Região de Leiria que, para efeitos dos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR), são identificadas três escalas de intervenção: <ul style="list-style-type: none"> <li>• os Centros Urbanos de Estruturação Nacional (PNPOT) - Leiria;</li> <li>• os Centros Urbanos de Estruturação Regional – Marinha Grande, Pombal e Porto de Mós;</li> <li>• os Centros Urbanos de Estruturação Local – os restantes.</li> </ul>	Nas Normas Orientadoras para o Modelo Territorial foram identificadas três escalas de ação, tendo em vista qualificar os centros urbanos e fortalecer o policentrismo regional e o acesso a financiamentos do Programa Operacional Regional (POR) (Diretrizes Estratégicas - ponto III).	Proposta já contemplada
Sistema de Mobilidade e Energia	António Pedro Mesquita Rodrigues	Barragem do Alvito	Contributo sem sugestões concretas.	Contributo sem sugestões concretas
NG.SME.2. Domínio da Energia	Câmara Municipal da Covilhã	<b>10. Infraestruturas energéticas:</b> A referência à criação de comunidades energéticas foi acrescentada, mas continua ausente qualquer menção à manutenção das barragens existentes ou à construção de novas, como previsto no PRPNSE, conforme proposto pela Câmara Municipal da Covilhã.	Assedasse foi referenciada no projeto 1. Quanto à barragem da Cortes, esta não tem dimensão para integrar a reserva estratégica de água da região.	Proposta parcialmente aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial - NE.IGT.20.	Câmara Municipal da Covilhã	<p><b>11. Empreendimentos Turísticos:</b> Propõe-se a reformulação da NE.IGT.20 (páginas 269 e 270) para clarificar as tipologias de empreendimentos turísticos, alinhando-a com o Regime Jurídico dos Empreendimentos Turísticos (RJET), uma vez que os “Empreendimentos Turísticos Isolados”, os “Núcleos de desenvolvimento turístico” e os equipamentos a que se reporta esta norma, efetivamente, não são tipologias de empreendimentos turísticos, mas apenas formas de os agrupar. De forma a eliminar a confusão de conceitos propõe-se a seguinte redação:</p> <p>“NE.IGT.20. Os novos empreendimentos turísticos em solo rústico, exceto se inseridos em Aglomerados Rurais, devem ser admitidos nas seguintes tipologias:</p> <p>a) Estabelecimentos hoteleiros na modalidade de hotéis ou pousadas, empreendimentos de turismo de habitação, empreendimentos de turismo no espaço rural na modalidade de casas de campo, agroturismo ou hotéis rurais, e parques de campismo e caravanismo, os quais devem cumprir os seguintes critérios:</p> <p>i. Constituam Empreendimentos turísticos isolados;</p> <p>ii. Adotem soluções arquitetónicas (...);</p> <p>iii. Adotem soluções paisagísticas (...);</p> <p>iv. No caso dos hotéis ou hotéis rurais, estejam associados a temáticas específicas, tais como (...).</p> <p>b) Estabelecimentos hoteleiros, aldeamentos turísticos, empreendimentos de turismo de habitação, empreendimentos de turismo em espaço rural, parques de campismo e caravanismo, conjuntos turísticos (resorts) que englobem as tipologias anteriores, os quais devem cumprir os seguintes critérios:</p> <p>i. Integrem núcleos de desenvolvimento turístico;</p> <p>ii. Se localizem fora da zona costeira;</p> <p>iii. Sejam precedidos de plano de pormenor ou unidade de</p>	A redação desta norma já foi consensualizada com o Turismo de Portugal, IP, sendo que a redação sugerida não altera o sentido da norma.	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>execução;</p> <p>iv. Promovam a concentração da edificação, incluindo as áreas impermeabilizadas;</p> <p>v. A área impermeabilizada não seja superior a 35 % da área total;</p> <p>vi. Garantam a continuidade da estrutura ecológica, em articulação com a estrutura ecológica municipal;</p> <p>vii. Adotem soluções arquitetónicas e construtivas que assegurem a adequada inserção na morfologia (...);</p> <p>viii. Adotem soluções paisagísticas que valorizem o património natural (...);</p> <p>c) Os empreendimentos referidos nas alíneas anteriores podem incluir equipamentos de animação turística ou de interpretação ambiental, assim como outros equipamentos, infraestruturas e atividades de turismo e lazer, desde que não comprometam o cumprimento dos respetivos critérios a observar”.</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Diretrizes para o Modelo Territorial - III	Câmara Municipal da Mealhada	Relativamente às Diretrizes Estratégicas do Modelo Territorial solicita-se que os Centros Urbanos de Estruturação (Nacional, Regional e Local) sejam identificados, cabalmente, devendo para o efeito o Mapa relativo à Estruturação (página 258 da Proposta do PROT Centro e página 88 do Anexo Cartográfico) ser acompanhado de uma listagem com a identificação dos concelhos e/ou cidades e vilas por escala de intervenção. Pretende-se garantir que os subsistemas urbanos definidos no PROT Centro sejam passíveis de enquadramento nos programas financiadores atuais e futuros, não colocando em causa qualquer tipo de acesso a programas e fundos de forma igualitária, pelo que se considera importante uma explicitação desta estruturação, para que não sejam suscitadas dúvidas sobre a mesma, nomeadamente que objetivos se pretendem atingir com esta diferenciação;	Nas Normas Orientadoras para o Modelo Territorial foram listados os centros urbanos que integram cada uma das três escalas de intervenção tendo em vista o acesso aos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR) (Diretrizes Estratégicas - ponto III).	Proposta aceite
Sistema de Mobilidade — Normas Gerais — NG.SME.1	Coimbr'a Pedal	Embora possa ser uma ação meramente simbólica, sugerimos mover o ponto «s) <i>Fomentar a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável [...]»</i> para o topo da lista, por forma a trazer mais destaque em comparação com os múltiplas ações de investimento em infraestrutura rodoviária.  Para além disso, <b>sugerimos a seguinte redação alternativa:</b> <i>a) Fomentar a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável, assegurando o financiamento para a implementação das medidas identificadas que minimizem a dependência excessiva do transporte individual, priorizando a mobilidade ativa e suave nos centros urbanos, os transportes coletivos nos movimentos pendulares, e as soluções de mobilidade flexível e partilhada nos territórios de baixa densidade.</i>  Para o <b>ponto i), propomos a seguinte redação alternativa:</b> <i>i) Avaliar a conclusão da A13 entre o nó de Ceira e o IP3 e</i>	Em termos regionais, as infraestruturas nacionais e regionais assumem um caráter mais estratégico.	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<i>estudar as potencialidades para reduzir significativamente o tráfego de atravessamento por centros urbanos em vias alternativas como o IC2, nomeadamente através do portajamento.</i>		
Sistema Urbano — Diretrizes Estratégicas	Coimbr'a Pedal	<p><b>Sugerimos a seguinte redação alternativa para o alínea j) do ponto I:</b></p> <p><b><i>j) Diminuir a dependência do transporte individual</i></b> – Nos centros urbanos, deve-se privilegiar morfologias urbanas que favoreçam mobilidades ativas e suaves, transportes coletivos, intermodalidade e flexibilidade nos movimentos pendulares; políticas de estacionamento restritivas que desincentivem o uso excessivo do automóvel privado; fiscalização efetiva contra o estacionamento abusivo que assegure a funcionalidade e qualidade dos espaços públicos; arborização das ruas criando ambientes mais agradáveis e sustentáveis que encorajem os modos ativos, nomeadamente andar a pé ou de bicicleta.</p>	Não é matéria do PROT Centro.	Proposta fora do âmbito do PROT

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial	Coimbr'a Pedal	<p><b>Sugerimos a inclusão da seguinte norma de nível local para os PDM.</b></p> <p><i>Redução do limite de velocidade padrão para 30 km/h em áreas urbanas, à semelhança do que já foi feito na vizinha Espanha e em consonância com os objetivos da Visão Zero 2030 e da Declaração de Estocolmo, assinada por Portugal em 2020 onde se estabeleceu claramente que os Estados signatários deverão priorizar a gestão da velocidade como uma intervenção chave de segurança rodoviária, em particular para «fortalecer a aplicação da lei, para prevenir o excesso de velocidade e determinar uma velocidade máxima de 30 km/h conforme apropriado nas áreas onde utilizadores vulneráveis e veículos se misturam ... ».</i></p>	Não é matéria do PROT Centro.	Proposta fora do âmbito do PROT
Sistema Natural - NG.SN.2.	Biond - Associação das Bioindústrias de Base Florestal	O ponto p) do NG.SN.2. é uma confusão de conceitos. A promoção da gestão sustentável não depende da existência de povoamentos puros de uma só espécie florestal (monocultura), nem da sua extensão, nem do índice de combustibilidade da própria espécie. A sustentabilidade de um sistema depende das intervenções culturais aplicadas, por forma a garantir que os recursos do local são geridos permitindo a perpetuidade do ecossistema.		Contributo sem sugestões concretas
Sistema Natural - NG.SN.4.	Biond - Associação das Bioindústrias de Base Florestal	<p>O ponto e) do NG.SN.4 refere o valor acrescentado pelo incentivo de utilização de espécies florestais autóctones, mas não define qual adicionalidade que sustenta. Não existem indicadores definidos para uma avaliação comparativa entre valores económicos e valores ecológicos.</p> <p>O ponto j) do NG.SN.4 refere a evidência de que o cadastro predial permite a valorização do território. Esta é uma situação que se arrasta, inúmeras vezes elencada em diversos estudos, e para qual é crucial medidas de ação a curto prazo para a resolução de problemas tais como as heranças indivisas.</p>	NG.SN.4., al. e) - Alterada a norma. NG.SN.4., al. j) - Sem sugestão concreta.	Proposta parcialmente aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Sistema de Mobilidade e Energia - NG.SME.2.	Biond - Associação das Bioindústrias de Base Florestal	Relativamente à NG.SME.2. reitera-se crucial incentivar a instalação de infraestruturas de produção de energias renováveis em superfícies já impermeabilizadas, para reduzir a pressão sobre os solos produtivos (agrícolas e florestais).	As preocupações manifestadas têm de ser compatibilizadas com as metas nacionais estabelecidas no Plano Nacional de Energia e Clima.	Proposta não aceite
Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial - NE.IGT.4.	Biond - Associação das Bioindústrias de Base Florestal	<p>Relativamente à NE.IGT.4. reitera-se que o traçado da estrutura ERPVA não implica a presença de habitats nem a possibilidade de restauração de habitats anteriormente existentes. Este traçado não deve impedir a continuidade da atividade florestal produtiva, uma vez que esta, sendo gerida de acordo com os objetivos de proteção e conservação do uso do solo e da legislação vigente, permite a conectividade do espaço florestal.</p> <p>Relativamente à NE.IGT.4. reitera-se que deve ser garantido que a envolvente de segurança relativa ao risco de incêndio prevista na legislação (DL 82/2021), esteja incluída no projeto dos espaços edificados.</p>	A redação existente não põe em causa as preocupações manifestadas.	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
<p>Sistema Social - NG.SS.3. Domínio da saúde</p>	<p>Pedro Miguel V. Gomes</p>	<p>&gt; NG.SS.3. Domínio da saúde</p> <p>Sugiro a criação de um hospital de categoria de benchmarking D (equivalente a hospital central) na Beira Interior, de modo a aumentar a acessibilidade aos cuidados hospitalares, reforçar a coesão territorial no contexto de um sistema territorial dinâmico que serve de âncora de fixação populacional e empresarial no interior do país, e aproveitar os recursos e sinergias com a Faculdade de Ciências da Saúde da Universidade da Beira Interior. De entre os 3 hospitais/centros hospitalares existentes na Beira Interior (Guarda, Cova da Beira e Castelo Branco), a ULS Cova da Beira parece-me ser claramente aquela que tem melhores condições para evoluir para um hospital de categoria de benchmarking D no médio-prazo, tanto mais que é já hoje um hospital de categoria de benchmarking C (Guarda e Castelo Branco são hospitais de categoria B), dispõe de uma gama mais ampla de serviços de internamento e ambulatório (nomeadamente uma unidade de cardiologia de intervenção devidamente integrada nas redes de referência), trata-se do principal hospital universitário da UBI (por sua vez ligada à rede do UBIMedical e do Centro Académico Clínico das Beiras), para além da sua posição geográfica central na Beira Interior.</p> <p>Sugiro também a autonomização do Hospital dos Covões e respectivos hospitais associados numa ULS independente, evitando a continuação e revertendo a tendência de concentração de serviços e especialidades nos HUC. Da mesma forma que Porto e Lisboa, possuem vários hospitais centrais focados em servir não necessariamente a respectiva cidade, mas toda uma grande área regional (Norte e Sul, respectivamente), Coimbra, enquanto pólo central da saúde da região Centro tem população e dimensão regional que justificam pelo menos dois hospitais centrais na cidade, em</p>	<p>Não cabe ao PROT Centro definir propostas no âmbito do serviço nacional de saúde.</p>	<p>Proposta fora do âmbito do PROT</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>complementaridade, mas também competição. Os HUC encontram-se actualmente sobrecarregados e com SU em colapso devido em grande parte devido à excessiva concentração de casos nesta única unidade, situação sem qualquer precedente no Porto ou em Lisboa, que jamais optarem por concentrar toda a sua actividade assistencial em um único pólo.</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Sistema Natural - NG.SN.2. Domínio da Conservação da Natureza e da Biodiversidade	Pedro Miguel V. Gomes	> NG.SN.2. Domínio da Conservação da Natureza e da Biodiversidade Sugiro alterar o item i) de modo a destacar a prevenção e controlo das espécies exóticas e das espécies invasoras, com destaque para o eucalipto e acácias. Elogio os itens k) e l) (reconhecimento e remuneração de serviços de ecossistemas), essenciais para a recuperação do coberto florestal autóctone da região. Sugiro a adição de intervenções de emparcelamento de minifúndio e gestão conjunta em associações de proprietários (reforma do regime de ZIFs?), assim como o aumento substancial da área florestal de propriedade do sector público (97% da floresta portuguesa é privada, quando a média da UE ronda os 60%). Elogio também os itens p) e q), considerando, contudo, que deve ser referido explicitamente no PROT que a área de eucalipto na região Centro deve ser diminuída (em linha com a legislação nacional de 2017), e estabelecer objectivos para essa diminuição e estratégias para a sua substituição por folhosas autóctones, valorizando assim a paisagem enquanto activo biológico, cultural e turístico.	A preocupação relativa a espécies exóticas está devidamente contemplada. A NG.SN.4., al. a) já contempla as preocupações manifestadas quanto à questão da abordagem integrada do solo rústico.	Proposta não aceite
Sistema Natural - NG.SN.4. Domínio do Setor Agro/Florestal	Pedro Miguel V. Gomes	> NG.SN.4. Domínio do Setor Agro/Florestal Em linha com o referido no NG.SN.2 (sem o qual o domínio do sector agroflorestal não pode ser devidamente analisado), considero que não só deverá ser referida a necessidade de incentivar a arborização e rearborização com espécies florestais autóctones, como também deverá ficar explícito e quantificado no PROT um objectivo de redução da área de eucalipto no médio-prazo na região Centro, e sua substituição por espécies autóctones. Sugiro a adição de intervenções de emparcelamento de minifúndio e gestão conjunta em associações de proprietários (reforma do regime de ZIFs?), assim como o aumento substancial da área florestal de propriedade do sector público (97% da floresta portuguesa é privada, quando a média da UE ronda os 60%).	Não é matéria do PROT Centro, mas sim dos Programas Regionais de Ordenamento Florestal.	Proposta fora do âmbito do PROT

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Sistema Urbano - NG.SU.7.	Pedro Miguel V. Gomes	> NG.SU.7. Sugiro ficar explícito que as áreas empresariais deverão ter boas acessibilidades rodoviárias e ferroviárias.	A redação existente é suficientemente abrangente para contemplar a ferrovia	Proposta não aceite
Modelo Territorial - NG.MT.1, NG.MT.4 e NG.MT.9 — Eixo Atlântico	Pedro Miguel V. Gomes	> NG.MT.1, NG.MT.4 e NG.MT.9 — Eixo Atlântico [Ver comentário ao SM.2]	Conseguir que as composições da LAV parem frequentemente em Aveiro, Coimbra e Leiria é um desígnio da Região Centro, posto em causa pela obsessão de uma ligação de 70 minutos entre Lisboa e o Porto. Se lhe juntarmos Santarém e eventualmente Fátima a dificuldade seria muito maior. A proposta apresentada poderia justificar-se num cenário em que o novo aeroporto fosse localizado em Santarém; no entanto, tendo sido escolhida a opção Alcochete, tal solução não nos parece viável. A proposta é muito razoável, mas o PROT limita-se a propor a autoestrada e não o seu traçado. Tal como no caso do IC6, a intenção é evitar opções que gerem divisões e enfraqueçam a capacidade de reivindicação. No entanto, poderemos estar disponíveis para apoiar essa solução no momento que se revele mais oportuno.	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Modelo Territorial - NG.MT.3. e NG.MT5. Sistema Territorial do Interior / Rota do Bronze	Pedro Miguel V. Gomes	<p>&gt; NG.MT.3. e NG.MT5. Sistema Territorial do Interior / Rota do Bronze</p> <p><b>Sugiro a criação de uma estratégia de desenvolvimento de um polo de biotecnologia</b> (eventualmente baseado na Covilhã) constituído com base no UBIMedical e na Faculdade de Ciências da Saúde da UBI, permitindo a instalação e crescimento de um sector de elevado valor acrescentado numa região interior, mas com um sistema urbano bastante dinâmico. Referi já a necessidade de evolução de um dos hospitais da Beira Interior para um hospital de categoria de benchmarking C (sendo a ULS Cova da Beira possivelmente o hospital melhor posicionado para essa evolução a médio-prazo).</p> <p>Como já referido no comentário ao SM.3, <b>sugiro ponderar a construção de uma ligação rápida</b> (prolongamento do IC6?, variantes a estradas nacionais?) entre a Cova da Beira e o IC31 (via Penamacor), a alteração do traçado da LAV Porto–Lisboa entre Leiria e o Aeroporto Luís de Camões (com travessia do Tejo em Santarém, permitindo aos comboios da Linha da Beira Baixa usar a LAV a partir desta zona, em vez de apenas no Carregado), e estudos para a modernização e aumento do perfil de velocidade da Linha da Beira Baixa (conversão em linha de velocidade elevada?), assim como o estudo de um “IC31 ferroviário”.</p>	<p>Quanto à biotecnologia, não se aceita.</p> <p>Quanto ao IC6: Se queremos que o PROT consiga vencer os desafios a que propõe, convém não os enfraquecer através da multiplicação de investimentos.</p>	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial - NE.IGT.10.	Câmara Municipal da Figueira da Foz	<p>No que diz respeito às “Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial”, o Município reitera (conforme devidamente fundamentado em pareceres anteriores elaborados no âmbito da fase de acompanhamento do PROT Centro, e que agora se volta a expor), o seguinte:</p> <p><b>Relativamente à “ne.IGT.10” (pág. 268):</b>  <u>Redação apresentada na proposta do PROT Centro</u>            Controlar a artificialização do solo, privilegiando a concentração da edificação e a rentabilização das infraestruturas e equipamentos, a colmatação de vazios urbanos e solos expectantes, a reabilitação do edificado e privilegiar a disponibilização de áreas necessárias para novos usos e atividades a partir de solos já artificializados.</p> <p><u>Proposta de redação apresentada pelo Município</u>            Conter a nova infraestruturização do solo, privilegiando a concentração da edificação e a rentabilização das infraestruturas e equipamentos, a colmatação dos aglomerados populacionais e solos expectantes, a reabilitação do edificado e privilegiar a disponibilização de áreas necessárias para novos usos e atividades a partir de solos já infraestruturados.</p> <p><u>Fundamentação</u>            Município entende que a presente norma específica deve destacar a rentabilização das infraestruturas já existentes no território (e não colocar tanto ênfase na artificialização do solo), bem como privilegiar a colmatação dos aglomerados populacionais de uma forma genérica, isto é, urbanos e rurais.</p>	<p>A redução da taxa de artificialização do solo é um compromisso europeu “<i>No Net Land Take by 2050</i>”, que preconiza que a artificialização líquida do território seja nula em 2050.</p>	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
<p>Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial - NE.IGT.19.</p>	<p>Câmara Municipal da Figueira da Foz</p>	<p><b>Relativamente à “ne.IGT.19” (pág. 269):</b>  <u>Redação apresentada na proposta do PROT Centro</u>                      Fora dos aglomerados rurais e das áreas de edificação dispersa, os PDM devem conter regras que tornem efetiva a excecionalidade da ocupação do solo rústico com novas construções para habitação, só devendo ser admitidas desde que reúnam os seguintes requisitos cumulativos:                      a) Serem comprovadamente necessárias às atividades desenvolvidas no solo rústico;                      b) Ser imprescindível a sua localização na exploração;                      c) Não se localizarem em áreas de risco, salvaguardando as vulnerabilidades aos perigos, nomeadamente de incêndio, cheia e inundação e deslizamento de vertentes.</p> <p><u>Proposta de redação apresentada pelo Município</u>                      Fora dos aglomerados rurais e das áreas de edificação dispersa, os PDM devem conter regras que tornem efetiva a excecionalidade da ocupação do solo rústico com novas construções para habitação, só devendo ser admitidas na contiguidade dos aglomerados rurais ou desde que reúnam os seguintes requisitos cumulativos:                      a) Serem comprovadamente necessárias às atividades desenvolvidas no solo rústico;                      b) Ser imprescindível a sua localização na exploração;                      c) Não se localizarem em áreas de risco, salvaguardando as vulnerabilidades aos perigos, nomeadamente de incêndio, cheia e inundação e deslizamento de vertentes.</p> <p><u>Fundamentação</u>                      Município entende que a aplicação da excecionalidade da ocupação do solo rústico com novas construções para habitação deve, prioritariamente, ocorrer nas áreas contíguas aos aglomerados rurais, visto que a construção nestas áreas</p>	<p>ne.IGT.19 - Não aceite. A preocupação já foi acolhida na proposta do PROT Centro, que admite a expansão controlada dos aglomerados rurais. É na sua delimitação que deve ser ponderada a expansão dos mesmos (ne.IGT.21.).</p>	<p>Proposta não aceite</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>não terá implicações na estratégia e o modelo de organização territorial municipal, pelo contrário, promoverá a rentabilização das infraestruturas e equipamentos já existentes no território.</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
<p>Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial - NE.IGT.20.</p>	<p>Câmara Municipal da Figueira da Foz</p>	<p><b>Relativamente à “ne.IGT.20” (pág. 269):</b>  <u>Redação apresentada na proposta do PROT Centro</u>  Os novos empreendimentos turísticos em solo rústico, exceto se inseridos em Aglomerados Rurais, devem ser admitidos nas seguintes tipologias:  (...) b) Núcleos de desenvolvimento turístico (NDT) – sem localização predefinida, integram conjuntos de empreendimentos de diversas tipologias (estabelecimentos hoteleiros, aldeamentos turísticos, empreendimentos de turismo de habitação, empreendimentos de turismo em espaço rural, parques de campismo e caravanismo, conjunto turístico englobando as tipologias anteriores) e equipamentos de animação turística, assim como outros equipamentos, infraestruturas e atividades de turismo e lazer, devendo estes observar os seguintes critérios:  (...) vi. Os NDT apenas são admitidos fora da zona costeira e devem ser precedidos de plano de pormenor ou unidade de execução.</p> <p><u>Proposta do Município</u>  Os novos empreendimentos turísticos em solo rústico, exceto se inseridos em Aglomerados Rurais, devem ser admitidos nas seguintes tipologias:  (...) b) Núcleos de desenvolvimento turístico (NDT) – sem localização predefinida, integram conjuntos de empreendimentos de diversas tipologias (estabelecimentos hoteleiros, aldeamentos turísticos, empreendimentos de turismo de habitação, empreendimentos de turismo em espaço rural, parques de campismo e caravanismo, conjunto turístico englobando as tipologias anteriores) e equipamentos de animação turística, assim como outros equipamentos,</p>	<p>Foi eliminada a zona costeira.</p>	<p>Proposta aceite</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>infraestruturas e atividades de turismo e lazer, devendo estes observar os seguintes critérios: (...) vi. Os NDT devem ser precedidos de plano de pormenor ou unidade de execução.</p> <p><u>Fundamentação</u> A alínea vi) apenas foi introduzida nesta fase do processo, não tendo sido apresentada às entidades da Comissão Consultiva, para a devida análise, durante a fase de acompanhamento. Discorda-se com a proibição de admissão deste tipo de instalações turísticas na zona costeira, uma vez que estas devem ser concretizadas através de plano de pormenor ou unidade de execução e é, portanto, nesse âmbito, que deve ser devidamente analisado o seu enquadramento no meio em que se insere, sendo que ao nível da zona costeira, a análise deverá ser relativa às áreas de comprovado risco para pessoas e bens, bem como relativa às áreas com comprovada existência de valores naturais costeiros a salvaguardar.</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial	Câmara Municipal do Fundão	<p><b>1. Revisão urgente do regime jurídico da Reserva Ecológica Nacional (REN)</b></p> <p>Constata-se que, nas versões mais recentes das cartas da REN aprovadas em diversos concelhos, cerca de 80% do território municipal encontra-se abrangido por esta servidão e restrição de utilidade pública, em grande parte devido à incorporação massiva das chamadas Áreas de Elevado Risco de Erosão Hídrica dos Solos (AEREHS), cujos critérios de delimitação definidos pelas Orientações Estratégicas Nacionais e Regionais (OENR) – previstas no Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (REN), publicadas pela Portaria n.º336/2019, de 26/09, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º264/2020, de 13/11 – revelam-se extremamente desmesurados.</p> <p>Esta situação compromete gravemente a viabilidade de múltiplos usos sustentáveis do solo rústico e penaliza de forma desproporcional os territórios de baixa densidade, já fragilizados do ponto de vista demográfico e económico.</p> <p>➔ Proposta: O PROT Centro deve assumir uma posição clara e proativa, recomendando a revisão do regime jurídico da REN, com vista à sua reformulação técnica e normativa, no sentido de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover critérios de delimitação mais adequados à realidade territorial local, reformulando as OENR em vigor;</li> <li>- Reduzir a abrangência de restrições sobre áreas cuja vulnerabilidade real possa ser mitigada por boas práticas agrícolas, gestão ativa do solo e tecnologias sustentáveis;</li> <li>- Evitar uma leitura uniformizada e penalizadora dos territórios rurais.</li> </ul>	Acrescentado na ng.IGT.5.	Proposta aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial	Câmara Municipal do Fundão	<p><b>2. Criação de norma específica sobre multifuncionalidade do solo rústico</b></p> <p>Apesar de o PROT Centro reconhecer a importância dos espaços de baixa densidade e a necessidade de uma economia territorial diversificada, não se verifica a existência de uma norma estruturada que consagre a multifuncionalidade do solo rústico, tal como novos projetos em territórios não urbanos que promovam a atração de projetos económicos.</p> <p>➔ Proposta: Incluir no PROT Centro norma orientadora específica que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reconheça a diversidade de funções do solo rústico como instrumento de coesão territorial;</li> <li>- Promova a flexibilização e articulação de usos compatíveis, assegurando a viabilidade de novos projetos em territórios não urbanos;</li> <li>- Admita novos projetos em territórios não urbanos que promovam a atração de projetos económicos.</li> </ul>	Foi acrescentada uma norma específica para os IGT que reflete essa preocupação.	Proposta aceite
Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial	Câmara Municipal do Fundão	<p><b>3. Admissibilidade clara da habitação em solo rústico</b></p> <p>Em linha com as novas tendências de transição ecológica, fixação de população em territórios rurais (alavancada pelo saldo migratório positivo), e fomento da agricultura familiar e economia circular, deve ser reconhecida a possibilidade de construção nova para habitação própria em solo rústico, em alinhamento com as mais recentes alterações introduzidas no Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT).</p> <p>➔ Proposta: Que o PROT Centro inclua de forma clara a admissibilidade de edificação habitacional em solo rústico, mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumprimento de critérios de inserção na paisagem;</li> <li>- Valorização de soluções sustentáveis e de baixo impacto;</li> <li>- Enquadramento regulamentar nos PDM.</li> </ul>	<p>O PROT Centro admite a habitação em solo rústico nas condições determinadas pelo DR 15/20215 e pelo PNPOT.</p> <p>Os PDM podem sempre estabelecer critérios cumulativos.</p> <p>Acresce que na delimitação dos aglomerados rurais deve ser ponderada a sua expansão controlada, quando se verificarem dinâmicas demográficas que o justifiquem desde que não contribuam para a dispersão.</p>	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial	Câmara Municipal do Fundão	<p><b>4. Normas mais ágeis e ajustadas para as Áreas de Edificação Dispersa e Aglomerados Rurais sob servidões</b></p> <p>Nos casos em que certas Áreas de Edificação Dispersa e Aglomerados Rurais coincidam com servidões legais (REN, RAN, Perímetros Hidroagrícolas, entre outras), o regime aplicável continua a ser excessivamente restritivo.</p> <p>→ Proposta: Estabelecer normas orientadoras mais flexíveis que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reconheçam o carácter consolidado de certas áreas de edificação dispersa e aglomerados rurais;</li> <li>- Estimulem a reabilitação, renovação ou construção controlada;</li> <li>- Agilizem os procedimentos para viabilizar projetos compatíveis com os valores protegidos, contemplando medidas mais ágeis no “levantamento” de servidões que viabilizem a construção nova e/ou ampliações em Áreas de Edificação Dispersa e Aglomerados rurais.</li> </ul>	A desafetação das áreas sujeitas a servidões e restrições de utilidade pública nos aglomerados rurais e nas áreas de edificação dispersa deve ser ponderada no âmbito da delimitação destas áreas na elaboração dos planos territoriais.	Proposta não aceite
Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial	Câmara Municipal do Fundão	<p><b>5. Hierarquia urbana e implicações em políticas públicas e fundos estruturais</b></p> <p>O PROT Centro define uma organização do território com base em subsistemas policêntricos.</p> <p>Proposta: Que o PROT Centro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Explicita no seu documento quais as cidades pertencentes aos 3 níveis hierárquicos definidos, pois a cartografia apresenta uma leitura pouco clara;</b></li> <li>– <b>Estabeleça ligações, parâmetros entre estes níveis e o acesso ao financiamento comunitário;</b></li> <li>– <b>Assegure que cidades que formalizem/pertencem aos sistemas estruturantes policêntricos da região centro tenham parâmetros semelhantes no acesso aos fundos comunitários.</b></li> </ul>	Nas Normas Orientadoras para o Modelo Territorial foram listados os centros urbanos que integram cada uma das três escalas de intervenção tendo em vista o acesso aos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR) (Diretrizes Estratégicas - ponto III).	Proposta aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
<p>Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial</p>	<p>Câmara Municipal do Fundão</p>	<p><b>6. Ordenamento das albufeiras e usos múltiplos da água</b>                      A proposta do PROT Centro 2025 não evidencia, de forma suficientemente robusta, a importância estratégica das albufeiras e barragens da Região Centro, designadamente no que respeita à sua gestão territorial integrada e ao aproveitamento sustentável dos seus recursos hídricos. Estes corpos de água desempenham funções essenciais para o abastecimento humano, rega agrícola, produção de energia, turismo, e ainda para a resiliência climática e equilíbrio ecológico dos territórios envolventes.                      Neste sentido, torna-se necessário reforçar o enquadramento e valorização destes sistemas hídricos, nomeadamente através da sua articulação com os instrumentos de ordenamento e planeamento territorial.                      ➔ Proposta: Que o PROT Centro:                      - Estabeleça orientações claras para a recondução dos Planos de Ordenamento das Albufeiras de Águas Públicas e das Áreas Protegidas a programas especiais, com valor normativo e plenamente articulados com os Planos Diretores Municipais (PDM), assegurando a coerência entre os diferentes níveis de planeamento;                      - Reforce a consideração dos usos múltiplos da água, salvaguardando de forma inequívoca a prioridade do consumo humano, mas permitindo a compatibilização com aproveitamentos hidroagrícolas e turísticos, desde que enquadrados em modelos sustentáveis e tecnicamente fundamentados.</p>	<p>A exigência de coerência entre os diferentes níveis de planeamento já se encontra prevista no RJIGT. Acresce que a recondução dos planos especiais a programas especiais já está prevista na NG.IGT.2. A última parte é matéria dos programas de albufeiras de águas públicas.</p>	<p>Proposta fora do âmbito do PROT</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Sistema Social	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	Sistema Social - Considera-se que deveriam ser igualmente desenvolvidas políticas para fixar a população na região.	O desenvolvimento do Sistema Económico, do Sistema Social e Sistema Urbano, em conjunto, pretendem contribuir para uma maior atratividade e criação de melhores condições de vida na Região, tendo naturalmente consequências em matéria de "fixação" de população.	Proposta já contemplada
Modelo Territorial - NG.MT.3.	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	Modelo Territorial - NG.MT.3. Sistema Territorial do Interior i) - Considera-se haver uma omissão à referência aos bovinos.	Os produtos de denominação de origem protegida (DOP) estão referidos no Sistema Económico e no Modelo Territorial (tanto os bovinos, os ovinos, como os caprinos).	Proposta já contemplada
Riscos e Vulnerabilidades	Ricardo Brito	Eventos extremos (tempestades, inundações, sismos) podem danificar infraestruturas críticas, como centros solares, parques eólicos e sistemas de armazenamento por isso podem criar planos urbanísticos e de infraestruturas com zonas de segurança . Integração de previsão climática e monitoramento em tempo real para acionar planos emergenciais.	Não é matéria do PROT Centro, mas sim dos Planos Regionais e Municipais de Emergência e Proteção Civil.	Proposta fora do âmbito do PROT
Modelo Territorial Diretrizes Estratégicas	Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra	<ul style="list-style-type: none"> <li>II. Atendendo aos riscos de perda demográfica De forma a contribuir para esta diretriz considerando-se que a existência de zonas urbanas funcionais, em bom estado e adequadas às novas vivências é um aspeto a ponderar para a atração de residentes mantém-se a proposta de incluir uma alínea: l) promover a requalificação das zonas urbanas.</li> </ul>	Proposta não aceite	Proposta não aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
<p>Modelo Territorial Diretrizes Estratégicas</p>	<p>Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra</p>	<p>III. No âmbito dos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR), tendo em vista qualificar os centros urbanos e fortalecer o policentrismo regional, é fundamental ter em consideração três escalas de intervenção: a) os Centros Urbanos de Estruturação Nacional (PNPOT); b) os Centros Urbanos de Estruturação Regional; c) os Centros Urbanos de Estruturação Local. Atendendo à inclusão desta estruturação em resposta à solicitação de garantir que os subsistemas urbanos definidos no PROT são passíveis de enquadramento nos programas financiadores atuais e futuros, não colocando em causa qualquer tipo de acesso a programas e fundos de forma igualitária, considera-se importante uma explicitação desta estruturação, para que não sejam suscitadas dúvidas sobre a mesma, nomeadamente que objetivos se pretendem atingir com esta diferenciação. Pretende-se uma estruturação que possibilite uma distribuição de financiamento que permita o desenvolvimento dos centros urbanos de menor dimensão? Esta estruturação promove e sustenta uma melhor, mais justa e equilibrada forma de acesso a apoios comunitários? Mantemos a importância definir os sistemas urbanos ao nível municipal como âncora do sistema (sede Município), garantindo uma efetiva política de coesão territorial e de desenvolvimento territorial, contribuindo para a diminuição de assimetrias. Alerta-se que o que tem acontecido até ao momento é que os considerados atualmente como centros urbanos complementares, a maioria dos concelhos da CIM-RC, têm dificuldade no acesso ao financiamento em diversas tipologias de operação, muitas vezes ações que podem potenciar o seu desenvolvimento. Pelo que esta situação deverá colmatada de forma a garantir que não existe intensificação de desigualdades e agravamento de situações de desertificação e desinvestimento nessas territórios.</p>	<p>Nas Normas Orientadoras para o Modelo Territorial foram listados os centros urbanos que integram cada uma das três escalas de intervenção tendo em vista o acesso aos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR) (Diretrizes Estratégicas - ponto III).</p>	<p>Proposta aceite</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>Apesar do Mapa com Estrutura Urbana da Proposta do PROTC na página 258 e na página 88 do Anexo Cartográfico, identificar os Centros Urbanos de Estruturação Nacional, Regional e Local para efeitos de financiamento, a documentação não é suficientemente esclarecedora, e sugere-se que acrescentada uma listagem a identificar concelhos e/ou cidades e vilas por escala de intervenção.</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
<p>Modelo Territorial Diretrizes Estratégicas</p>	<p>Câmara Municipal de Penacova</p>	<p>Apesar do Mapa com <b>Estrutura Urbana</b> da Proposta do PROTC na página 258 e na página 88 do Anexo Cartográfico, identificar os Centros Urbanos de Estruturação Nacional, Regional e Local para efeitos de financiamento, a documentação não é suficientemente esclarecedora, e sugere-se que seja acrescentada uma listagem a identificar concelhos e/ou cidades e vilas por escala de intervenção e as implicações da tipificação nestes três escalões.</p> <p>No que se refere ao Modelo Territorial, é considerado que Penacova tem um nível de oferta de serviços fraco (cfr. extrato do modelo constante da página 121). Se confrontarmos a tipificação dos centros urbanos sede de concelho na periferia de Coimbra, verificamos que Penacova se equipara a Penela, Vila Nova de Poiares, Góis e Pampilhosa da Serra, ficando em escalão diferente do que é atribuído, entre outros, a Soure, Mortágua, Miranda do Corvo, Tábua e Arganil, o que não parece estar totalmente justificado.</p> <p>Extrato do Modelo Territorial (Região de Coimbra) Registe-se que este modelo territorial volta a ser referido na página 258, a propósito dos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR), sendo Penacova classificada como Centro Urbano de Estruturação Local. É ainda de assinalar que o concelho possui três vilas e que o seu maior continuum urbano é um quarto aglomerado populacional, o que equilibra o seu modelo territorial intra-concelhio e contribui para a coesão territorial interna, mas acaba por poder prejudicar a classificação da sede concelhia.</p>	<p>Nas Normas Orientadoras para o Modelo Territorial foram listados os centros urbanos que integram cada uma das três escalas de intervenção tendo em vista o acesso aos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR) (Diretrizes Estratégicas - ponto III).</p>	<p>Proposta aceite</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
<p>Normas Gerais</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NG.MT.1. Sistema Territorial do Litoral</li> </ul>	<p>Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra</p>	<p>Considera-se ser de clarificar e abranger um maior número de ações que podem potenciar atratividade do sistema e de garantir que se mantém uma ação menos restritiva e mais aberta a novas soluções</p> <p><b>Proposta de alteração de</b></p> <p>a) Apostar nos centros urbanos, centros difusores da economia do conhecimento, melhorando e diversificando as oportunidades de emprego, oferecendo habitações adequadas e acessíveis, qualificando os espaços públicos, dinamizando a oferta de serviços fundamentais (saúde, educação e apoio social), valorizando o património histórico-arqueológico e a oferta cultural, modernizando as infraestruturas urbanas (energia, telecomunicações, água, saneamento e resíduos), além de assegurar serviços ambientais e transportes coletivos; (...)</p> <p>) Controlar a difusão da ocupação urbana, diminuir a taxa de crescimento da artificialização do solo, regular a localização industrial e logística, melhorar os sistemas de monitorização e controlo dos recursos ambientais;</p> <p>d) Controlar a ocupação desordenada nas zonas costeiras, em particular nas áreas urbanas em risco;</p> <p><b>Para</b></p> <p>a) Apostar nos centros urbanos, centros difusores da economia do conhecimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• melhorando e diversificando as oportunidades de emprego;</li> <li>• favorecendo a dinamização e a revitalização do comércio e dos serviços: apostando em espaços urbanos qualificados num planeamento que crie as condições para a oferta de áreas de comércio e de serviços de proximidade em áreas privilegiadas em termos de localização (quer nos tecidos consolidados, quer nas franjas a consolidar) ou para a revitalização comercial e o</li> </ul>	<p>Foram introduzidas várias alterações ao texto de acordo com a proposta apresentada.</p>	<p>Proposta parcialmente aceite</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>desenvolvimento de novos serviços; incrementar a diversidade e a mistura funcional, promover funcionamentos de proximidade e contrariar deslocações pendulares;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• oferecendo habitações adequadas e acessíveis: apostando na reabilitação de fogos devolutos na malha urbana consolidada, contrariando a degradação e as segregações urbano-sociais, valorizando o edificado e contribuindo para a diversificação social e a multifuncionalidade;</li> <li>• qualificando o edificado e o espaço público: qualificando o património edificado e o edificado corrente, de forma conjugada, entre si e com a qualificação e requalificação dos espaços públicos, numa lógica de valorização, pelo desenho urbano e pelo aumento da superfície de espaço público, dos diferentes tecidos urbanos, considerando as suas especificidades, as suas características, os seus valores e carácter, bem como a sua posição urbana e a situação geográfica;</li> <li>• Apostando na qualificação ambiental urbana, melhorando a eficiência e fiabilidade energética e hídrica dos sistemas urbanos, incrementando a articulação dos sistemas verde e azul e implementando sistemas inteligentes para a gestão da energia, da água e dos resíduos, que contribuam para a descarbonização e para uma utilização mais eficiente dos recursos.</li> <li>• dinamizando a oferta de serviços fundamentais (saúde, educação e apoio social);</li> <li>• valorizando o património e a oferta cultural;</li> <li>• modernizando as infraestruturas urbanas (energia, telecomunicações, água, saneamento e resíduos);</li> <li>• assegurando serviços ambientais e transportes coletivos;</li> </ul> <p>(...)</p> <p>c) Controlar a expansão urbana, privilegiando a concentração da edificação e a rentabilização das infraestruturas e equipamentos, a colmatação dos aglomerados populacionais e solos expectantes, a reabilitação do edificado e privilegiar a</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>disponibilização de áreas necessárias para novos usos e atividades a partir de solos já infraestruturados;                      d) Conter a expansão das zonas costeiras, reforçando a concentração urbana e tornando a qualificação do parque habitacional uma prioridade;</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Geral	Câmara Municipal de Penacova	<p>C) Adaptação dos Planos Municipais às normas do PROT Centro</p> <p>Sugere-se que sejam identificadas as normas do PROT Centro que devem ser vertidas para os PDM e outros planos municipais.</p>	<p>Esta é matéria da Resolução do Conselho de Ministros que aprovar o PROT Centro.</p> <p>A proposta desta CCDR Centro, IP, é:</p> <p>Nos termos da al.a) do n.º 2 do art.º 60.º RJIGT, consideram-se incompatíveis com a Proposta de PROT Centro os PDM que não respeitam as regras de excecionalidade relativas à habitação isolada em solo rústico e empreendimentos turísticos em solo rústico, estabelecidas na NE.IGT.19. e NE.IGT.20.</p> <p>Para efeitos da al.b) do n.º 2 do referido art.º 60.º, os municípios com procedimentos de dinâmica em curso, devem compatibilizar-se com o PROT no âmbito desses procedimentos, desde que os mesmos estejam concluídos no prazo máximo de 3 anos.</p> <p>Os restantes, devem realizar essa compatibilização dos seus PDM com as normas acima referidas através de procedimento de alteração ou revisão previsto no art.º 119.º do RJIGT, a concluir no prazo máximo de 3 anos, sem prejuízo de poderem recorrer ao procedimento de alteração por previsto no art.º 121.º do RJIGT.</p>	<p>Proposta fora do âmbito do PROT</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
<p>Modelo Territorial Diretrizes Estratégicas</p>	<p>Câmara Municipal de Arganil</p>	<p>No âmbito dos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR), tendo em vista qualificar os centros urbanos e fortalecer o policentrismo regional, é fundamental ter em consideração três escalas de intervenção:</p> <p>a) os Centros Urbanos de Estruturação Nacional (PNPOT);                      b) os Centros Urbanos de Estruturação Regional;                      c) os Centros Urbanos de Estruturação Local.</p> <p>Atendendo à inclusão desta estruturação em resposta à solicitação de garantir que os subsistemas urbanos definidos no PROT são passíveis de enquadramento nos programas financiadores atuais e futuros, não colocando em causa qualquer tipo de acesso a programas e fundos de forma igualitária, considera-se importante uma explicitação desta estruturação, para que não sejam suscitadas dúvidas sobre a mesma, nomeadamente que objetivos se pretendem atingir com esta diferenciação.</p> <p>Apesar do Mapa com Estrutura Urbana da Proposta do PROT na página 258 e na página 88 do Anexo Cartográfico, identificar os Centros Urbanos de Estruturação Nacional, Regional e Local para efeitos de financiamento, a documentação não é suficientemente esclarecedora, e sugere-se que acrescentada uma listagem a identificar concelhos e/ou cidades e vilas por escala de intervenção.</p> <p>Prevê-se que concelho de Arganil constitui um centro urbano de estruturação Regional.</p> <p>Então. Pretende-se uma estruturação que possibilite uma distribuição de financiamento que permita o desenvolvimento dos centros urbanos de menor dimensão? Esta estruturação promove e sustenta uma melhor, mais justa e equilibrada forma de acesso apoios comunitários? Mantém se a importância dos sistemas urbanos ao nível municipal como âncora do sistema (sede Município)?</p>	<p>Nas Normas Orientadoras para o Modelo Territorial foram listados os centros urbanos que integram cada uma das três escalas de intervenção tendo em vista o acesso aos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR) (Diretrizes Estratégicas - ponto III).</p>	<p>Proposta aceite</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>Alerta-se que o que tem acontecido até ao momento é que os considerados atualmente como centros urbanos complementares, têm dificuldade no acesso ao financiamento em diversas tipologias de operação, muitas vezes ações que podem potenciar o seu desenvolvimento. Pelo que esta situação deverá colmatada de forma a garantir que não existe intensificação de desigualdades e agravamento de situações de desertificação e desinvestimento nesses territórios.</p>		
<p>Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial</p>	<p>Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitetos</p>	<p><b>2.9. Evitar Monofuncionalidade no Uso do Solo (Programa Simplex)</b>                      As alterações de uso do solo ao abrigo do Programa Simplex podem originar zonas monofuncionais. Considera-se fundamental promover a diversidade de usos como princípio orientador do ordenamento do território, reforçando a resiliência, vitalidade urbana e sustentabilidade social.</p>	<p>Contributo sem sugestões concretas.</p>	<p>Contributo sem sugestões concretas</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial	Câmara Municipal da Batalha	Adotar no PROT orientações regionais para que ao nível inter-municipal sejam preconizadas medidas para as áreas urbanas abrangidas pela linha de alta velocidade a construir face à pressão urbanística que estes territórios irão estar sujeitos	Contributo sem sugestões concretas.	Contributo sem sugestões concretas
Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial	Câmara Municipal da Batalha	Criar medidas concretas de proteção e salvaguarda do Mosteiro da Batalha (Património da Humanidade) nomeadamente no que se refere à redução dos veículos pesados na N1, propondo-se a eliminação das portagens da A19;	Não é matéria do PROT Centro.	Proposta fora do âmbito do PROT
Normas para os Instrumentos de Gestão Territorial	Câmara Municipal da Batalha	Criar medidas de proteção e salvaguarda do património classificado em mau estado de conservação, mencionando-se, a título exemplificativo, o imóvel de interesse público denominado “Ponte da Boutaca”.	A necessidade de proteção e valorização do Património já está acautelada.	Proposta já contemplada
Domínio do turismo NG.SE.4. (pág. 235)	Câmara Municipal de Mira	Como já anteriormente referenciado o Turismo Balnear (Sol/Praia), não tem qualquer normativo, pelo que propõe a referência do mesmo;	Proposta já contemplada na NG.SE.4, nomeadamente nas alíneas p), q) e r).	Proposta já contemplada
NG.MT.1. Sistema Territorial do Litoral (pág. 261)	Câmara Municipal de Mira	<i>Controlar a difusão da ocupação urbana, diminuir a taxa de crescimento da artificialização do solo, regular a localização industrial e logística, melhorar os sistemas de monitorização e controlo dos recursos ambientais</i> Tal como já referido esta norma não deve ser única e exclusiva do sistema Territorial do Litoral — o controlo dos perímetros e ocupação urbana ou é transversal a toda a região ou apenas aplicar no sistema Territorial do Litoral, leia-se Região de Aveiro, Região de Coimbra e Região de Leiria, não surge como correto, porque estamos a restringir duplamente com a alínea d) da mesma norma, deixando outros territórios com riscos e com população poderem promover a difusão da ocupação urbana. Nos restantes sistemas e subsistemas, esta preocupação de controlo de difusão de ocupação urbana não existe.	Já está previsto para todo o território da região centro, na NE.IGT.10. Controlar a artificialização do solo, privilegiando a concentração da edificação e a rentabilização das infraestruturas e equipamentos, a colmatação de vazios urbanos e solos expectantes, a reabilitação do edificado e privilegiar a disponibilização de áreas necessárias para novos usos e atividades a partir de solos já artificializados.	Proposta já contemplada

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
NE.IGT.4.	Câmara Municipal de Mira	<b>Delimitar a Estrutura Ecológica Municipal</b> Esta Norma deve ser contemplada com a possibilidade de, ao nível cartográfico, os municípios e as entidades intervenientes poderem "delimitar" com rigor estes corredores, não devendo ser de transposição métrica de escalas territoriais regionais para escalas de maior pormenor municipal	Foi introduzida essa possibilidade na NE.IGT.4 e NG.SN.2,ponto i.	Proposta aceite
NE.IGT.5.	Câmara Municipal de Mira	<b>Promover o planeamento e gestão integrada da Zona Costeira apoiado na política de adaptação ao nível da ocupação urbana</b> - Este Normativo deve cingir-se única e simplesmente à área do POC Ovar Marinha Grande, não se aceitando que este Programa replique as interdições para áreas interiores fora da área devidamente definida e cartografada no POC Ovar Marinha Grande.	A ENGIZC está em vigor, pelo que tem, naturalmente, de ser considerada para toda a zona costeira. Contudo, foi melhorada a redação da NE.IGT.5.	Proposta parcialmente aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
NG.MT.1.	Câmara Municipal de Mira	<p>Considera-se ser de clarificar e abranger um maior número de ações que podem potenciar atratividade do sistema e de garantir que se mantém uma ação menos restritiva e mais aberta a novas soluções</p> <p><b>Proposta de alteração de</b></p> <p>a) Apostar nos centros urbanos, centros difusores da economia do conhecimento, melhorando e diversificando as oportunidades de emprego, oferecendo habitações adequadas e acessíveis, qualificando os espaços públicos, dinamizando a oferta de serviços fundamentais (saúde, educação e apoio social), valorizando o património histórico-arqueológico e a oferta cultural, modernizando as infraestruturas urbanas (energia, telecomunicações, água, saneamento e resíduos), além de assegurar serviços ambientais e transportes coletivos; (...)</p> <p>) Controlar a difusão da ocupação urbana, diminuir a taxa de crescimento da artificialização do solo, regular a localização industrial e logística, melhorar os sistemas de monitorização e controlo dos recursos ambientais;</p> <p>d) Controlar a ocupação desordenada nas zonas costeiras, em particular nas áreas urbanas em risco;</p> <p><b>Para</b></p> <p>a) Apostar nos centros urbanos, centros difusores da economia do conhecimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• melhorando e diversificando as oportunidades de emprego;</li> <li>• favorecendo a dinamização e a revitalização do comércio e dos serviços: apostando em espaços urbanos qualificados num planeamento que crie as condições para a oferta de áreas de comércio e de serviços de proximidade em áreas privilegiadas em termos de localização (quer nos tecidos consolidados, quer nas franjas a consolidar) ou para a revitalização comercial e o</li> </ul>	Foram introduzidas várias alterações ao texto de acordo com a proposta apresentada.	Proposta parcialmente aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>desenvolvimento de novos serviços; incrementar a diversidade e a mistura funcional, promover funcionamentos de proximidade e contrariar deslocações pendulares;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• oferecendo habitações adequadas e acessíveis: apostando na reabilitação de fogos devolutos na malha urbana consolidada, contrariando a degradação e as segregações urbano-sociais, valorizando o edificado e contribuindo para a diversificação social e a multifuncionalidade;</li> <li>• qualificando o edificado e o espaço público: qualificando o património edificado e o edificado corrente, de forma conjugada, entre si e com a qualificação e requalificação dos espaços públicos, numa lógica de valorização, pelo desenho urbano e pelo aumento da superfície de espaço público, dos diferentes tecidos urbanos, considerando as suas especificidades, as suas características, os seus valores e carácter, bem como a sua posição urbana e a situação geográfica;</li> <li>• Apostando na qualificação ambiental urbana, melhorando a eficiência e fiabilidade energética e hídrica dos sistemas urbanos, incrementando a articulação dos sistemas verde e azul e implementando sistemas inteligentes para a gestão da energia, da água e dos resíduos, que contribuam para a descarbonização e para uma utilização mais eficiente dos recursos.</li> <li>• dinamizando a oferta de serviços fundamentais (saúde, educação e apoio social);</li> <li>• valorizando o património e a oferta cultural;</li> <li>• modernizando as infraestruturas urbanas (energia, telecomunicações, água, saneamento e resíduos);</li> <li>• assegurando serviços ambientais e transportes coletivos;</li> </ul> <p>(...)</p> <p>c) Controlar a expansão urbana, privilegiando a concentração da edificação e a rentabilização das infraestruturas e equipamentos, a colmatação dos aglomerados populacionais e solos expectantes, a reabilitação do edificado e privilegiar a</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>disponibilização de áreas necessárias para novos usos e atividades a partir de solos já infraestruturados;</p> <p>d) Conter a expansão das zonas costeiras, reforçando a concentração urbana e tornando a qualificação do parque habitacional uma prioridade;</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Sistema Natural	Nuno Fernando Tavares Pereira	No âmbito Natural devem-se criar regras firmes de utilização dos terrenos em áreas naturais, quer a nível de utilização, quer de habitação, porque existem territórios que parecem autênticos parques de campismo desordenados.	A edificação em solo rústico já é bastante restringida pelo PNPOT, Lei de Bases da Política Pública de Solos, Ordenamento do Território e Urbanismo e diplomas subsequentes. No que respeita à edificação de habitação em solo rústico, ela tem carácter excecional, como decorre da NE.IGT.19.	Proposta já contemplada
Sistema de Energia	Ana Rita Gaspar Lopes Mendes Martins	Sistemas de Energia – Apesar de se reconhecer a importância da instalação de sistemas fotovoltaicos, considera-se que a sua localização deveria obedecer a regras, não devendo ser permitida a sua instalação em zonas de Reserva Agrícola Nacional, Reserva Ecológica Nacional, nem tampouco em locais com elevado potencial agrícola e dotados de regadio, tradicionalmente afetos à produção agrícola. Considera-se que os terrenos afetos à agricultura deveriam manter esse uso, cuja importância se sobrepõe à produção de energia. Atendendo à inexistência de regadio na quase totalidade do território e à escassez de produção agrícola nacional, considera-se, dada a praticamente inexistente soberania alimentar que se verifica, que o território deveria ser gerido de modo mais eficiente, tirando o máximo partido de cada local. Existem inúmeros locais com boa exposição solar que por diversas razões não são adequados à prática agrícola onde se poderia efetuar a instalação de sistemas fotovoltaicos.	A utilização de solos agrícolas para a instalação de sistemas fotovoltaicos decorre da Lei, não cabendo ao PROT Centro alterá-la.	Proposta não aceite
Modelo Territorial - Diretrizes estratégicas	Câmara Municipal de Mira	II. Atendendo aos riscos de perda demográfica - acrescentar alínea "promover a qualificação das zonas urbanas"	A proposta foi acrescentada na alínea a) do ponto II.	Proposta aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Modelo Territorial - Diretrizes estratégicas	Câmara Municipal de Mira	III. No âmbito dos financiamentos do Programa Operacional Regional sugerem a apresentação da listagem de concelhos.	Nas Normas Orientadoras para o Modelo Territorial foram listados os centros urbanos que integram cada uma das três escalas de intervenção tendo em vista o acesso aos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR) (Diretrizes Estratégicas - ponto III).	Proposta aceite
Modelo Territorial - Diretrizes estratégicas	Câmara Municipal de Mira	<b>p. 258</b> - Discorda-se totalmente, tal como anteriormente referenciado, da estrutura urbana proposta no âmbito dos financiamentos do Programa Operacional Regional (POR): Centros Urbanos de Estruturação Nacional (PNPOT); Centros Urbanos de Estruturação Regional; Centros Urbanos de Estruturação Local. Os critérios que estiveram por base esta classificação irão ainda reforçar as disparidades, já hoje existentes, não se entendendo como "Mira" é um Centro Urbano de Estruturação local e outros centros de importância, dimensão idênticos e que estão mais próximos dos centros de Estruturação Nacional, estão classificados como Centros Urbanos de Estruturação Regional. Assim, como sempre foi defendido, todos os municípios devem estar na mesma base de acesso aos financiamentos do POR, propondo-se que todas as sedes de concelho sejam centros de estruturação regional, colocando a base da região em pé de igualdade no acesso aos financiamentos.	Embora se compreenda e entenda que todos os centros urbanos devem ser tratados de forma igual, as regras da União Europeia em termos de Programa Operacional, assim não o permite. Atendendo a isso, a tipologia de estruturação urbana teve de atender à dimensão e à localização dos municípios (numa lógica de discriminação positiva do interior). Por exemplo, Trancoso e Sabugal têm menos população residente do que Mira, mas estão classificados como Centros Urbanos de Estruturação Regional. Se todos os centros urbanos fossem tratados por igual, o interior ficaria claramente prejudicado.	Proposta não aceite



# MODELO DE GOVERNAÇÃO

## Modelo de Governação

Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Francisco de Albuquerque	<b>7. Modelo de Governação Mais Eficiente e Participativo</b> o O atual modelo de governação do PROT Centro deve ser simplificado e clarificado, promovendo <b>coordenação intermunicipal eficaz e transparente.</b> o É essencial garantir mecanismos de monitorização abertos à sociedade civil e não apenas às instituições formais.	Consideramos que o modelo está bem explicitado. Será criado um Gabinete da CCDRC com o objetivo de monitorização e avaliação.	Proposta já contemplada
Nuno Fernando Tavares Pereira	As ccdr's devem ser os organismos de governo intermédio, género, regiões, mas devendo ser elegíveis pelo povo por nomes de candidatos sem qualquer partido, à semelhança da eleição do Presidente da República, podendo até ser efetuada a eleição no mesmo dia das Presidenciais de 5 em 5 anos. Essa é a descentralização que o país precisa, tal como a manutenção das fronteiras dos distritos em todos os âmbitos, quer escolares, de cim's, saúde, entre outros.	As questões abordadas no contributo estão fora do âmbito de atuação do PROT.	Proposta fora do âmbito do PROT
Câmara Municipal do Sabugal	Adoção de novos modelos de gestão dos recursos hídricos (Aproveitamento hidroagrícola da Cova da Beira) O empreendimento de fins múltiplos da Cova da Beira é gerido pela Associação dos Beneficiários da Cova da Beira (ABCB), pessoa coletiva de direito público (Vd. Portaria nº 1088/89 de 20 de dezembro) e que tem a seu cargo a exploração e conservação do designado Aproveitamento Hidroagrícola da Cova da Beira (AHCB), cuja área de implantação abrange os concelhos do Sabugal, Penamacor, Belmonte, Covilhã e Fundão. O respetivo perímetro de rega abrange diferentes blocos de rega naqueles mesmos concelhos com uma área de beneficiação potencial e estimada de aproximadamente 12.360 ha, sendo que a área respeitante ao Bloco de rega do Sabugal se situa apenas em 121,5 ha (a menor área de todo o restante perímetro de rega), não obstante a barragem do Sabugal ser uma expressiva mãe de água deste aproveitamento hidroagrícola. Neste enquadramento, o projeto de criação de uma Associação de Utilizadores do Aproveitamento de Fins Múltiplos da Cova da Beira visa assegurar as condições para uma gestão conjunta desta infraestrutura de recursos hídricos de modo a potenciar a sua utilização mais controlada e sustentável, providenciando a necessária	O contributo apresentado não apresenta sugestões concretas a considerar no âmbito do PROT.	Contributo sem sugestões concretas

Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
	<p>internalização dos custos e benefícios a associados a este tipo de empreendimentos de fins múltiplos e abrangendo, igualmente, um amplo e diversificado conjunto de entidades participantes. Tal pressupõe a conceção e implementação de um novo modelo de gestão integrada e eficiente dos recursos hídricos disponíveis e que seja aceitável quer do ponto de vista social, quer também de um ponto de vista económico previsivelmente mais vantajoso. Importa desenvolver um modelo de gestão integrada dos recursos hídricos que defina claramente as responsabilidades de todas as entidades parceiras intervenientes no processo de gestão dos diferentes usos da água disponível, garantindo-se uma mais adequada utilização e consequente melhoria de eficiência através da diminuição das perdas de água nas diferentes infraestruturas das redes de abastecimento. O Instrumento de Gestão agora proposta permitirá a plena integração do Aproveitamento de Fins Múltiplos da Cova da Beira na Estrutura Ecológica Regional de Proteção e Valorização Ambiental (EERPVA), contribuindo para o estabelecimento de conexões funcionais e estruturais, e contrariando os efeitos da fragmentação dos sistemas ecológicos, e está alicerçado no Modelo Territorial da Região Centro proposto, integrando o Sistema de Aproveitamento Múltiplo numa gestão sustentável das transições (demográfica, climática, ecológica e tecnológica) e de valorização dos diferentes ativos regionais (recursos naturais, infraestruturas, capital humano, indústrias, serviços, agricultura, floresta ou património).</p> <p>Criação de Quinta Agrícola Viva - A Quinta será também um instrumento municipal fundamental para (i) a adaptação das culturas agrícolas às alterações climáticas e à neutralidade carbónica; (ii) criação de mosaicos florestais com diversas espécies mais resistentes ao fogo, promovendo a melhor gestão de combustível, de modo a minorar os impactos das alterações climáticas e a mitigar os riscos de incêndio e de desertificação; (iii) aproveitamento das sinergias da floresta nas dimensões ambiental, turística e económica; (iv) conclusão do levantamento cadastral completo das áreas florestais; (v) promoção de novos modelos de gestão conjunta da floresta, agricultura, agropecuária e gestão conjunta e integrada da água e turismo.</p>		



# SISTEMA DE MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO

## Sistema de Monitorização e Avaliação

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Sistema de Mobilidade	Coimbr'a Pedal	<p>Propomos a integração de indicadores que reflitam de forma mais robusta a evolução da mobilidade sustentável, conforme os objetivos nacionais e europeus de descarbonização, saúde pública e segurança rodoviária:</p> <p><b>1. Percentagem (quota modal) de deslocações em bicicleta nas localidades.</b>  <b>Fonte:</b> Censos (INE), conforme indicador proposto pela Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC) 2020-2030. Este indicador permite avaliar a eficácia das políticas de promoção da mobilidade ativa e das infraestruturas cicláveis.</p> <p><b>2. Percentagem (quota modal) de deslocações a pé nas localidades.</b>  <b>Fonte:</b> Censos (INE), conforme proposto pela Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP). O andar a pé é o modo de transporte mais básico, acessível e sustentável. A sua promoção está alinhada com a melhoria da qualidade de vida urbana, saúde pública e segurança rodoviária.</p> <p><b>3. Indicadores de sinistralidade rodoviária com enfoque em modos suaves, p.ex., número anual de atropelamentos de peões e de abalroamentos de ciclistas.</b>  <b>Fonte:</b> Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR). A redução da sinistralidade dos utilizadores vulneráveis é um dos pilares da mobilidade sustentável e da Visão Zero (Visão Zero, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária; <a href="https://visaozero2030.pt/">https://visaozero2030.pt/</a>). Este indicador é fundamental para a avaliação do grau de segurança da infraestrutura</p>	<p>Os indicadores 1 e 2 são indicadores sem periodicidade anual, pelo que não serão considerados no âmbito do PROT Centro. Serão considerados os indicadores 3 e 4 para a monitorização do Sistema de Mobilidade.</p>	<p>Proposta parcialmente aceite</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		urbana e das políticas de acalmia de tráfego.  <b>4. Número de quilómetros de ciclovias construídas anualmente.</b> <b>Fonte:</b> Relatórios autárquicos e dados do Programa Portugal Ciclável. A existência de redes cicláveis seguras e contínuas é condição necessária para o aumento do uso da bicicleta como meio de transporte. Este indicador permite monitorizar algum do investimento em infraestrutura ativa segregada.		
Desafios Transversais - Promover o digital	Ricardo Brito	Integração de Tecnologias Digitais - Instalação de Sensores Avançados - Implementar sensores inteligentes para monitorar variáveis críticas, como a produção energética, qualidade ambiental, tráfego e uso de espaços públicos. Estes sensores podem atuar em tempo real, fornecendo dados contínuos para a avaliação do desempenho do sistema e para a identificação precoce de anomalias	Vários projetos piloto propostos no PROT Centro contemplam já a integração de tecnologias digitais e o recurso a sensores, como forma de desenvolvimento e capacitação da Região Centro para a adoção de tecnologias mais inovadoras e processos tecnológicos e digitais mais avançados (por exemplo, Projeto 2, Projeto 7, Projeto 13).	Proposta já contemplada
Sistema de Monitorização - Geral	Artur Costa	Em geral, e como sempre acontece, talvez por incapacidade metodológica, o sistema de monitorização é de modelo simplex. Refere-se a estado/dinâmicas na economia/sociedade/ território, faz a monitorização de realizações (mas pouco de resultados) dos projetos-piloto, mas não permite responder às questões essenciais: em que medida os objetivos do PROT estão a ser atingidos e em que medida este Programa está a ser eficaz enquanto instrumento de transformação da Região? O que importa saber se aumentou ou diminuiu a proporção de resíduos urbanos recolhidos seletivamente (indicador que, certamente, é pertinente para estratégias ou projetos de outro tipo) se não sabemos qual foi o efeito do PROT nesta evolução? Por isso, este sistema de monitorização é desnecessário, quase irrelevante.	O contributo apresentado não apresenta sugestões concretas a considerar no âmbito do PROT.	Contributo sem sugestões concretas



# RELATÓRIO AMBIENTAL

## Relatório Ambiental

Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
António Pedro Mesquita Rodrigues	A Barragem do Alvito irá ter alguns impactos ambientais que terão que ser minimizados durante a sua construção	<p>Concorda-se com o comentário.</p> <p>De salientar que o objeto da AAE é realizar uma avaliação estratégica do PROT Centro e não, avaliar impactes ambientais de projetos em particular.</p> <p>Para esse efeito aplica-se, o regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), consagrado no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, que se a avaliar todos os projetos suscetíveis de provocar impactes significativos no ambiente. Para tal define à partida um conjunto de tipologias de projeto, elencadas nos anexos I e II. As Barragens são projetos de infraestruturas, que consta do Anexo I do Decreto-Lei n.º 151-B/2013.</p> <p>A Barragem do Alvito, a ser concretizada, será obrigatoriamente alvo de um processo de AIA, que avaliará os impactes quer da fase de construção quer da fase de funcionamento, os quais serão escrutinados por um conjunto significativo de Entidades da Administração (Central, Regional e Local) e do público em geral. Em função da natureza dos impactes serão, certamente, elencadas um conjunto significativo de medidas de minimização, para ambas as fases do projeto.</p>	Proposta fora do âmbito do PROT

Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Nuno Fernando Tavares Pereira	Não existir nenhum investimento dito amigo do ambiente, como instalação de painéis solares, parques eólicos, parques de baterias ou outros sem os devidos estudos ambientais e sociais.	<p>O PROT Centro é um programa que define a estratégia de desenvolvimento para a Região Centro, integrando as opções estabelecidas a nível nacional e considerando as estratégias sub-regionais e municipais de desenvolvimento local, constituindo o quadro de referência para a elaboração dos programas e dos planos intermunicipais e dos planos municipais.</p> <p>Neste contexto, o reforço na promoção, e conseqüentemente, no investimento, em energias renováveis são contemplados no PROT Centro, quer ao nível dos objetivos (OEBT 5 e 23) quer nas normas orientadoras.</p> <p>O desenvolvimento de projetos em infraestruturas em energias renováveis, em função da sua natureza, serão objeto de procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, consagrados no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, o qual procederá aos devidos estudos ambientais e sociais.</p> <p>Salienta-se que o objeto da AAE é realizar uma avaliação estratégica do PROT Centro e não, avaliar impactes ambientais de projetos em particular.</p>	Proposta fora do âmbito do PROT
Paula Gonçalves	Os gráficos e tabelas na “Avaliação Ambiental Estratégica do Programa Regional de Ordenamento do Território da Região Centro-Relatório Ambiental” de Fevereiro de 2025 são em muitos casos ilegíveis para quem tem dificuldades de visão, por exemplo a Fig. 5.13, Quadro 5.5, Fig.5.9, Fig.5.15, Fig. 5.17, Fig. 5.18, Fig.5.29 (neste caso nem a legenda ou a fonte(s) do mapa são legíveis, etc.). O que nem permite aferir sobre as temáticas em análise. O que deveria ter sido feito e infelizmente não constatei sequer a sua existência foi uma parte respeitante às fontes e referências bibliográficas utilizadas para a elaboração dos diferentes relatórios.	<p>Sempre que os dados estavam disponíveis, o Relatório Ambiental produziu as suas próprias figuras e quadros. Quando tal não foi possível, utilizou-se, com a devida citação, informação (figuras e quadros) disponíveis em outros relatórios, com a qualidade aí existente. Reconhece-se que algumas figuras podem não ser legíveis quando o documento é impresso, mas traduzem a qualidade do documento original.</p> <p>Todas as fontes de informação foram citadas no texto e legendas e, algumas, referenciadas em nota de rodapé.</p> <p>Além disso, o capítulo 9 do Relatório Ambiental sistematiza toda a bibliografia que suportou a avaliação.</p>	Proposta não aceite

Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
<p>Paula Gonçalves</p>	<p>não foi feita referência ao risco sísmico - Relativamente aos 'Riscos Naturais e Tecnológicos' sugere-se que sejam representadas e avaliadas no relatório "Avaliação Ambiental Estratégica do Programa Regional de Ordenamento do Território da Região Centro- Relatório Ambiental" de Fevereiro de 2025", também as áreas de risco potencial em caso de Sismos e/ou Tsunamis em toda a área litoral, zonas e infraestruturas sensíveis. Este facto não foi tido em atenção e deveria ser alvo permanente de estudo e vigilância. Em todos os relatórios do PROTCentro esta temática foi esquecida e desvalorizada.</p>	<p>A Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), a qual se materializa num Relatório Ambiental, é um instrumento de apoio à tomada decisão com uma natureza mais estratégica para assegurar que as preocupações ambientais e de sustentabilidade sejam integradas na avaliação e decisão sobre políticas públicas, programas e planos de desenvolvimento.</p> <p>Assim, a abordagem estratégica é baseada em Fatores Críticos para a tomada de Decisão, os quais definem os pontos fundamentais em que é necessário concentrar a atenção da AAE para compreender estrategicamente o contexto, analisar os problemas e estabelecer escalas relevantes que permitam uma avaliação adequada.</p> <p>O PROT Centro é um programa que define a estratégia de desenvolvimento para a Região Centro, integrando as opções estabelecidas a nível nacional e considerando as estratégias sub-regionais e municipais de desenvolvimento local, constituindo o quadro de referência para a elaboração dos programas e dos planos intermunicipais e dos planos municipais.</p> <p>Os riscos Sismos e/ou Tsunamis são questões importantes que devem ser acompanhados, pelo que existem outros Planos, nomeadamente, o Plano Nacional de Emergência de Proteção Civil, Plano (PNEPC) e Planos Municipais e Emergência e Proteção Civil (PMEPC), dedicados a estas questões.</p> <p>Neste contexto, o PROT Centro estabelece um conjunto de normas orientadoras e específicas no que se refere à ocupação urbana do litoral por forma a prevenir os efeitos da ocorrência destes fenómenos.</p>	<p>Proposta não aceite</p>

Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
<p>Paula Gonçalves</p>	<p>Relativamente à conservação da natureza e da biodiversidade existe pouca referência quer ao Pinhal de Leiria, quer à Serra Aires e Candeeiros (que vai ser alvo de 2 infraestruturas pesadas como a nova linha de muito alta tensão Rio Maior-Batalha e relativo à futura Linha de Alta Velocidade) e zonas envolventes no relatório “Avaliação Ambiental Estratégica do Programa Regional de Ordenamento do Território da Região Centro-Relatório Ambiental” de Fevereiro de 2025, quer nos restantes relatórios do PROTCentro. São 2 Infraestruturas Naturais que são de extrema relevância para a parte sul da Região Centro e que deveriam ser preservadas da intrusão humana (o que infelizmente não está a acontecer e há muito não acontece).</p>	<p>Ao abrigo do FCD ‘Proteção e Valorização da Biodiversidade’ a avaliação ambiental considera as ‘Áreas Classificadas’ como sendo um critério da avaliação, estando aí incluído o Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros. A avaliação considera ainda o critério ‘Conectividade Ecológica’ o qual permite avaliar a fragmentação dos ecossistemas na sequência da construção de grandes infraestruturas, nomeadamente da linha de alta velocidade.</p> <p>Na avaliação estratégica realizada, nomeadamente na matriz de oportunidades e riscos do PROTC para o FCD ‘Proteção e valorização da biodiversidade e solos’ as opções estratégicas relacionadas com a mobilidade foram identificadas como indutores de riscos sobre a conservação da natureza (espécies, habitats, fragmentação dos ecossistemas). Em sequência, foram propostas medidas para mitigar os riscos associados a essas opções estratégicas e é também proposto um plano de seguimento com indicadores próprios. Saliente-se que a presente avaliação é realizada ao nível estratégico e não ao nível de cada projeto específico. A avaliação ao projeto individualmente será realizada, posteriormente, em sede da avaliação de impacte ambiental de cada projeto de forma individual.</p>	<p>Proposta já contemplada</p>

Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
<p>Câmara Municipal da Covilhã</p>	<p>13. Fatores Críticos de Decisão: Mantemos a proposta de apresentação detalhada sobre a não identificação de riscos.</p>	<p>A Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) foi realizada tendo por um conjunto de Fatores Críticos para a Decisão (FCDs), que procuraram refletir, do ponto de vista estratégico, os pontos fundamentais em que seria necessário concentrar a atenção da AAE. A avaliação de oportunidades e riscos foi realizada tendo por base os indicadores e critérios definidos para cada FCD, não se tendo, à luz desses indicadores, identificado riscos em dois FCDs: 'Inovação e competitividade' e 'Coesão e Gestão Territorial'. Importa ainda mencionar que o propósito da presente AAE é o de assegurar que as consequências ambientais do PROT-Centro são previamente identificadas e avaliadas durante a fase de elaboração, de forma que a proposta final do Programa considere as conclusões da AAE, potenciando oportunidades e minimizando os riscos antes da sua adoção. Mais se informa que o RNT tem como objetivo facilitar a divulgação pública da AAE durante o período de consulta pública, não dispensando, no entanto, a leitura do Relatório Ambiental Final para uma informação mais detalhada e técnica sobre a AAE e suas conclusões.</p>	<p>Proposta já contemplada</p>



## CONTRIBUTOS GERAIS E RESTANTES DOCUMENTOS

## Contributos gerais e restantes documentos

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Parte I - Estratégia Pág. 9 - INTRODUÇÃO	CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal	<p>Pág. 9 - INTRODUÇÃO [...] os objetivos de base territorial do Sistema Urbano organizam-se em três escalas de intervenção: o reforço da integração das centralidades regionais nas redes interurbanas nacionais e internacionais; a promoção da cooperação interurbana e urbano-rural em torno de subsistemas territoriais; a melhoria da qualidade interna das centralidades municipais. A primeira escala foca-se na organização territorial, visando a afirmação externa da Região Centro, contrariando a forte polarização exercida pelas duas grandes áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, e reforçando a coesão e inovação regional; a segunda procura dinamizar o policentrismo regional, estruturando subsistemas territoriais com o objetivo de estimular parcerias interurbanas e urbano-rurais, reforçando complementaridades económicas, sociais e ambientais; a terceira escala de atuação visa dinamizar processos de qualificação e regeneração urbana, envolvendo diversas áreas e agentes urbanos.</p> <p>OBSERVAÇÃO CCP (1): «A melhoria da qualidade interna das centralidades</p>	<p>As propostas foram consideradas e sistematizadas, e foram incluídas ao longo do documento do PROT Centro. Além disso, foi concebido um novo projeto (Projeto 25).</p>	Proposta aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>municipais através da dinamização de processos de qualificação e regeneração urbana, envolvendo diversas áreas e agentes urbanos» .... Este objetivo de base territorial tem subjacente, como valência estruturante, a qualificação do ecossistema de comércio e serviços em articulação com a qualificação do espaço público adjacente, promovida por uma governança público-privada. Contudo, ao longo das propostas constantes do PROT estas valências e a sua estruturação no contexto de projetos integrados não são expressas objectivamente, pelo que se considera ser de propor o desenvolvimento de projetos-piloto de urbanismo comercial que promovam a qualificação de redes de comércio e serviços de proximidade integradas com a qualificação do espaço público, proporcionando centros urbanos mais inclusivos, seguros, resilientes, sustentáveis e competitivos. Vide proposta de Projeto-Piloto em anexo.</p> <p>NOTA: Em termos de atividades económicas e, designadamente, no que refere às atividades de comércio e serviços, é cada vez mais utilizado o termo “ecossistema” pois, tal como supra referido, a sua atividade e competitividade assenta num pipeline de relações entre os diversos stakeholders (quer os empresários, os fornecedores, os clientes,</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>os poderes públicos responsáveis quer pela envolvente urbana, quer pela sua instalação, os concorrentes, a logística) que promovem complementaridades, que são determinantes para a atividade destes setores, bem como para os centros urbanos.</p> <p>Contudo, considerando ser mais adequado e abrangente o termo ecossistema do comércio e serviços (cuja terminologia iremos manter nos contributos subsequentes), se a gestão do PROT Centro entender que a terminologia “ecossistema” se reduz ao ambiente, poder-se-á utilizar, em sua substituição, o termo “sistemas de comércio e serviços de proximidade”, não sendo, quanto a nós, tão abrangente e identificador.</p>		
Transversal a todo o documento	Biond - Associação das Bioindústrias de Base Florestal	<p>A Biond – Associação das Bioindústrias de Base Florestal – partilha uma visão estratégica para o território que preserve os espaços florestais de conservação, proteção e produção, e defende uma floresta gerida ativamente de forma sustentável e multifuncional. Portanto, é com compromisso, que se contribui para os temas destacados.</p> <p>Claramente se reconhece o investimento na elaboração da documentação disponibilizada, no entanto existem aspetos transversais a todo o texto que dificultam a sua análise, nomeadamente:</p>	<p>Após a aprovação do PROT Centro, serão disponibilizados os links de acesso às diferentes fontes de informação oficial em formato vetorial, quando a informação estiver disponível.</p> <p>E serão disponibilizados links de acesso direto aos mapas.</p>	Proposta aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• A densidade de informação e a forma como se encontra descrita;</li> <li>• A não disponibilização da informação em formato vetorial;</li> <li>• Os mapas e tabelas apresentados são de leitura impossível e necessitariam de uma melhor resolução para cumprir plenamente o seu objetivo.</li> </ul>		
Relatório de Ponderação	Câmara Municipal de Ílhavo	<p>Revisitando todos os contributos emitidos durante o período de elaboração do PROT-C, com particular destaque para os da 6ª Comissão Consultiva - CC (online), a Ata da reunião, o parecer final da CC, e o Relatório de Ponderação dos Contributos - versão Discussão Pública, reiteramos as preocupações já manifestadas nos referidos pareceres, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Relatório de Ponderação dos Contributos - Versão para DP (pág. 59), cada proposta apresentada não obteve a resposta adequada, isto é, as propostas são várias, mas a resposta dada é genérica “Ponderação: proposta parcialmente aceite”;</li> <li>- Verificamos que o referido Relatório não permite perceber quais as propostas que foram acolhidas e as que não foram, assim como a fundamentação para o não acolhimento das propostas. Recordamos que é referido no parecer final (pág. 81) que a “Comissão Consultiva recomenda que conste do relatório que acompanhará a proposta final do PROT Centro, quais as</li> </ul>	<p>O Relatório de Ponderação do Parecer CC vai de encontro à recomendação da Comissão Consultiva, ao expor a ponderação e devida resposta para todos os contributos recebidos por parte das várias entidades.</p> <p>No que se refere à página 59, estão explicitadas as respostas dadas aos diferentes contributos, como aqui voltamos a transcrever e a reforçar:</p> <p>ng.IGT.3 - Não aceite - A informação já é disponibilizada pela DGT.</p> <p>ne.IGT. - Parcialmente aceite. Os PDM devem obrigatoriamente de ser adaptados aos PGRI. A informação sobre os estabelecimentos abrangidos pela diretiva SEVESO está no mapa dos riscos e vulnerabilidades. Foi criada uma nova norma para Cadastrar as zonas de perigosidade associadas aos estabelecimentos abrangidos pelo regime de prevenção de acidentes graves que envolvem substâncias perigosas</p> <p>ne.IGT.2 - Não aceite - é meramente indicativa e a redação traduz a diretriz 79. das Diretrizes de coordenação e articulação.</p> <p>ne.IGT.5 - Já contemplado - O PROT remete para o POOC em vigor. Quando este for alterado vigora a alteração.</p> <p>ne.IGT.10 e ne.IGT.16 - Já contemplado - Já estão salvaguardadas as preocupações identificadas. A redução da taxa de artificialização do solo é um compromisso europeu “No Net Land Take by 2050” que preconiza que a artificialização líquida do território seja nula em 2050.</p> <p>ne.IGT.20 - Proposta aceite - É uma atribuição do PROT decorrente do DR 15/2015.</p> <p>ne.IGT.19 - Já contemplado - Não definem áreas mínimas para a edificação de habitação em solo rústico, mas sim critérios de excecionalidade para</p>	Proposta parcialmente aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>propostas das entidades que foram acolhidas e a fundamentação do não acolhimento das restantes.”, o que não se verifica.</p> <p>Reiteramos, ainda, o facto de não existirem comentários/observações sobre alguns dos contributos, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- no âmbito do Turismo / Património: Terminal de Cruzeiros e Marina Atlântica (Porto de Aveiro / CMI);</li> <li>- as preocupações com as Áreas de Autocaravanas, nas zonas costeiras;</li> <li>- Sistema de Transportes e Mobilidade - verifica-se a continuidade de esclarecimentos genéricos.</li> </ul>	<p>essa edificação. Ao nível das autocaravanas nas zonas costeiras está fora do âmbito do PROT.</p> <p>A lógica subjacente ao PROT, no âmbito da mobilidade, assentou na priorização das vias estruturantes de conectividade, tanto no interior da Região Centro como na sua articulação com o exterior. Entrar em maior detalhe não se adequa à escala do PROT, pelo que não se acolhe o comentário.</p>	

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Relatório de Ponderação	Câmara Municipal da Figueira da Foz	<p>O Município entende que várias ponderações consideradas como “proposta aceite” no documento (pág. 23, pág. 32 e pág. 33), não foram devidamente consideradas nesta versão do PROT Centro, nomeadamente:</p> <p><b>- Na pág. 23:</b></p> <p><b>1.</b> - Proposta do Município: “Nas “Opções Estratégicas” do ponto “1. Gerir o solo e os recursos do subsolo”, o texto “III. Adotar estratégias de ocupação e construção que reduzam a impermeabilização do solo, incluindo o ordenamento e qualificação ambiental das atividades económicas em meio rural” deve ser alterado, retirando-se a ênfase das atividades económicas em meio rural”. A decisão de ponderação é “Proposta aceite”, no entanto, a versão atual do PROT Centro não considera a proposta apresentada pelo Município;</p> <p><b>2.</b> - Proposta do Município: “O “Centro de Estudos de Alterações Climáticas e Correntes Marítimas” deve ser identificado como um projeto piloto da Região Centro, tendo o Município da Figueira da Foz como promotor do mesmo”. A decisão de ponderação é “Proposta aceite”, no entanto, a versão atual do PROT Centro não considera a proposta apresentada pelo Município;</p> <p><b>3.</b> - Proposta do Município: “O PROT-C deve integrar um projeto piloto ou, de forma equivalente, o “Roteiro da</p>	<p>Consideramos que no Relatório de Ponderação foram cometidos alguns lapsos e, por isso, agradecemos a insistência nas propostas.</p> <p>1. Proposta aceite. Retiramos a menção “das atividades económicas em meio rural”.</p> <p>2. Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Acresce que a Figueira da Foz está contemplada em sete projetos, um valor claramente superior à média da região. Ainda assim, o Município poderá submeter este projeto à obtenção do estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), junto da comissão a constituir para o efeito após a aprovação do PROT.</p> <p>3. Entendemos que o aumento continuado de novos projetos piloto enfraquece o próprio conceito, uma vez que estes são, por definição, iniciativas demonstradoras destinadas a testar soluções num número limitado de localizações. Acresce que a Figueira da Foz está contemplada em sete projetos, um valor claramente superior à média da região. Ainda assim, o Município poderá submeter este projeto à obtenção do estatuto de Projeto de Interesse Regional (PIR), junto da comissão a constituir para o efeito após a aprovação do PROT.</p> <p>4. O acesso à habitação é uma questão estratégica em termos sociais para toda a Região, daí que seja aqui incluída a OEBT “SS3. Melhorar os níveis de acesso à habitação”. Os desafios transversais referem-se a objetivos de natureza mais genérica.</p> <p>5. A inclusão, nesta fase dos trabalhos, de uma nova OEBT implicaria uma alteração considerável na estrutura do documento, razão pela qual tal modificação não poderá ser considerada. Quanto a novos projetos a explicação para a não aceitação já foi dada.</p> <p>6. Os Desafios Transversais são objetivos estratégicos genéricos e as OEBT dirigem-se prioritariamente aos Sistemas (Económico, Social, Natural, etc.). Não tem sentido repetir ideias estratégicas nos Desafios Transversais e nas OEBT.</p>	Proposta parcialmente aceite

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>Aeronáutica” (ou uma “Rede Aeroportuária”), com localização nos municípios de Viseu, Castelo Branco e Figueira da Foz e eventualmente noutros municípios, e que permita uma solução de continuidade com as áreas metropolitanas do Porto e Lisboa, bem como com outras áreas estratégicas do território nacional (por ex.: Bragança, Vila Real, Cascais e Portimão”. A decisão de ponderação é “Proposta aceite”, no entanto, a versão atual do PROT Centro não considera a proposta apresentada pelo Município</p> <p><b>Na pág. 32 e pág. 33:</b></p> <p>- Proposta do Município:</p> <p><b>4.</b> - Ao nível dos “Desafios Transversais” deve ser acrescentado “Promover o acesso à habitação”;</p> <p><b>5.</b> - Ao nível das “Opções Estratégicas de Base Territorial (OEBT)” para o “Sistema de Energia” deve ser acrescentada a OEBT “Promover o aproveitamento da energia eólica offshore” (...), o texto (...) “ocupação desordenada” (pág. 122) deve ser revisto e os Projetos “Hub Azul Atlantic Coast na Região de Coimbra” e “Smart City”) deverão ficar plasmados no PROT Centro, enquanto possibilidade de intervenções futuras com implicações significativas para o desenvolvimento regional.</p> <p><b>6.</b> - A “Multiculturalidade e identidade regional” deveria estar considerada nas “Opções Estratégicas”.</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>A decisão de ponderação é “Proposta aceite”, no entanto, a versão atual do PROT Centro não considera as propostas apresentadas pelo Município.</p> <p>Assim sendo, deverá a versão final do PROT Centro ser devidamente alterada, de forma a acolher as propostas do Município, conforme decisão de ponderação exposta no relatório de ponderação da discussão pública.</p>		

<p>Geral</p>	<p>Câmara Municipal de Pinhel (via CIM da Região Beiras e Serra da Estrela)</p>	<p>Para o efeito, foi desde o primeiro momento elaborado um documento com a metodologia para elaboração do mesmo. Vejamos, pois, algumas notas importantes, melhor, muito importantes, que importaria ver vertidas no documento que agora nos põem à discussão:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. -O PROT tem como finalidade definir grandes linhas de orientação estratégica para o desenvolvimento territorial da Região Centro, até 2030 (Ponto 1. Introdução, i) da Metodologia);</li> <li>2. -Deveriam ser introduzidos temas como a transição energética, a economia circular e as alterações climáticas (Ponto 1.1. Linhas de Orientação Estratégica da Metodologia);</li> <li>3. -Deveriam ser ponderados um conjunto de ativos para viabilidade económica e social a vastas zonas do território regional (Ponto 1.1. Linhas de Orientação Estratégica da Metodologia);</li> <li>4. -Seria uma alternativa para fixar empresas e pessoas na nossa região a inovação no domínio dos recursos digitais (Ponto 1.1. Linhas de Orientação Estratégica da Metodologia);</li> <li>5. -A presença e promoção das áreas protegidas seria uma das apostas da ancoragem dos territórios mais periféricos da Região (Ponto 1.1. Linhas de Orientação Estratégica da Metodologia);</li> <li>6. - Deveria ser estabelecido o modelo de organização territorial, garantindo níveis</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. O PROT Centro cumpriu esta finalidade ao definir os 7 Desafios Transversais e as 29 Opções Estratégicas de Base Territorial, decorrentes do diagnóstico territorial desenvolvido e dos processos participativos dinamizados.</li> <li>2. A "transição energética" é um tema tratado no Sistema Natural e no Sistema de Mobilidade, tanto na Estratégia como no Programa de Execução. O modelo territorial para a transição energética, organiza-se em torno de duas dimensões estratégicas: uma relativa às infraestruturas de rede para o transporte de energia; outra dirigida à territorialização das políticas públicas associadas à procura de energia. A "economia circular" é objeto de análise estratégica no Sistema Económico e no Programa de Execução. As "alterações climáticas" merecem um destaque especial nos Desafios Transversais e influenciam a construção dos objetivos estratégicos presentes em todos os Sistemas Territoriais.</li> <li>3. O PROT Centro cumpriu esta finalidade, uma vez que, em matéria de desenvolvimento económico, o PROT define os principais setores com maior potencial de desenvolvimento no futuro e identifica estratégias de desenvolvimento dirigidas aos recursos endógenos. A economia verde é considerada de forma transversal como estratégica para o futuro.</li> <li>4. O PROT Centro, nas OEBT para o Sistema Económico, considera as tecnologias de informação, comunicação e eletrónica (TICE) atividades económicas que devem ser promovidas estrategicamente no futuro.</li> <li>5. O capital natural é considerado um património transversal em termos regionais. Nos territórios de menor densidade populacional, é também considerado um recurso fundamental em matéria de desenvolvimento económico (turístico e agroflorestal) e de ancoragem destes territórios. No âmbito do Sistema Natural, enquadram-se vários projetos.</li> <li>6. Os Sistemas e o Modelo Territorial dão orientações em matéria de organização territorial, apostando em geometrias espaciais variáveis, de forma a melhor articular e organizar os diferentes recursos territoriais. Deste modo, a Região, as CIM e os municípios poderão, de uma forma multiescalar (individual e coletiva), contribuir para a implementação da estratégia territorial do PROT Centro. Além disso, a cartografia e as</li> </ol>	<p>Proposta já contemplada</p>
--------------	---	--	--	--------------------------------

		<p>de coesão adequados, a suportar por uma matriz de atividades e redes, potenciador dos recursos próprios e favorecedor da convergência regional, como resultado da aproximação conjunta dos diversos espaços sub-regionais; (2. Estrutura do PROTCentro, IV.Sistema urbano e estruturação do território, b) da Metodologia);</p> <p>7. - Deveria ser definido um sistema urbano regional com a identificação das centralidades mais relevantes para a potenciação das inter-relações funcionais e organização e suporte dos respetivos subsistemas territoriais (2. Estrutura do PROTCentro, IV.Sistema urbano e estruturação do território, c) da Metodologia);</p> <p>8. - Deveriam ter sido identificados os espaços sub-regionais relevantes para a operacionalização do PROT-Centro, nomeadamente através de unidades territoriais específicas, desenvolvendo propostas estratégicas adequadas à valorização das suas características territoriais e à criação de complementaridades com vista ao reforço conjunto da competitividade e coesão regionais (2. Estrutura do PROT-Centro, IV.Sistema urbano e estruturação do território, d) da Metodologia);</p> <p>Deveriam ter sido identificadas medidas e ações para robustecer as centralidades e as redes de colaboração locais, nacionais e</p>	<p>infografias produzidas suportam visões estratégicas de base territorial.</p> <p>7. O PROT Centro identifica as centralidades regionais estruturantes para o modelo de desenvolvimento urbano nacional e para o regional. Além disso, identifica subsistemas territoriais e eixos estratégicos de base territorial.</p> <p>8. Os espaços sub-regionais relevantes para a operacionalização do PROT-Centro, estão explicitados nos Sistemas Territoriais (Económico, Social, Natural, etc.) e no Modelo Territorial. Em cada um, estão identificados os recursos e as complementaridades que devem ser potenciadas tendo em vista o reforço da competitividade e da coesão regional. Para além disso, no Programa de Execução, apresenta-se o Projeto 5 dirigido aos "Eixos estratégicos - inovação orientada para desafios territoriais".</p> <p>Em matéria de serviços, no Sistema Urbano, são sistematizados os diferentes níveis de oferta de serviços sociais e económicos e as áreas comunidades de pendularidade intrarregional (mapas de suporte ao Sistema Urbano).</p> <p>9. São identificados 25 projetos pilotos e, no futuro, o Modelo de Governação do PROT irá dar continuidade ao Programa de Execução, introduzindo novos projetos piloto. No futuro, os quadros comunitários poderão financiar os projetos que se enquadram nos regulamentos europeus. Trata-se de uma matéria a ser desenvolvida no âmbito da Execução do PROT Centro.</p> <p>10. As Normas Orientadoras PROT Centro têm como finalidade dar orientações em matéria de gestão, ocupação, uso e transformação do solo, e para a utilização dos recursos territoriais.</p> <p>11. A abordagem ao setor turístico da Região identifica o património natural e cultural de maior relevância regional (Figura 8), os equipamentos, infraestruturas e atividades turísticas de maior relevo (Figura 9 e Figura 10) e identifica cinco grandes opções estratégicas de base territorial, um deles só direcionado aos territórios de baixa densidade. No Programa de Execução, vários projetos dirigem para vertente turística da Região, para os territórios de baixa densidade e para o património natural (nomeadamente, Projeto 14, Projeto 15 e Projeto 19).</p>	
--	--	---	--	--

		<p>internacionais, contribuindo para uma maior equidade no acesso aos serviços de interesse geral, promovendo uma melhor articulação entre a oferta de serviços urbanos e rurais e propondo novos serviços em rede, gerando economias locais e circuitos de proximidade com potencial de atratividade externa regionais (2.Estrutura do PROT- Centro, IV.Sistema urbano e estruturação do território, e) da Metodologia);</p> <p>9. -Deveriam ter sido identificados projetos estruturantes e as opções prioritárias de nível regional a financiar pêlos fundos estruturais que contribuam para a implementação do modelo territorial (2. Estrutura do PROT- Centro, IV.Sistema urbano e estruturação do território, f) da Metodologia);</p> <p>10. -Deveriam ter sido definidas as linhas de intervenção ao nível da política de ambiente com expressão territorial e com implicações na utilização dos recursos territoriais, na ocupação, uso e transformação do solo (2. Estrutura do PROT- Centro, VI I.Território, Recursos Naturais e Ambiente, a) da Metodologia);</p> <p>11. - Deveriam ter sido identificados os principais recursos e equipamentos e serviços turísticos da Região e deveriam ser valorizados os territórios do interior e de baixa densidade que deverão ter um enfoque particular, através de ações de valorização do seu património natural. (2.</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Estrutura do PROT-Centro, VIII.Turismo e Património, a) da Metodologia).</p> <p>Analizados apenas estes pontos e o documento que agora nos põem à discussão é notória que a intenção principal do documento se perdeu algures no tempo ou então tudo foi estrategicamente deixado de lado.</p> <p>A proposta que nos está a ser apresentada em nada atenua as assimetrias, pelo contrário a interioridade irá continuar a existir e pior ainda passarão a existir municípios periféricos que definharão sem apoios (estes deverão elaborar os seus planos estratégicos) e que são deixados à sua sorte.</p> <p>Feito que foi o Exercício prospetivo Alargado, efetivamente várias conclusões se tiram do mesmo, nomeadamente que existem problemas transversais ao território e ao país, e que alguns apenas encontrarão solução com políticas governamentais. Importa, pois, debruçarmo-nos sobre os problemas que a região e os organismos mais próximos das populações (como por exemplo os municípios) podem minorar ou colmatar.</p> <p>Uma região que vai desde a fronteira até ao Atlântico, com um vasto e rico território de paisagens, património, cultura, etc., parece que os estudos não foram os suficientemente trabalhosos para</p>		
--	--	--	--	--

		elaborar uma estratégia de valorização da região centro.		
--	--	--	--	--

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Geral	Câmara Municipal de Pinhel (via CIM da Região Beiras e Serra da Estrela)	<p>A estratégia não pode passar pela definição de sub-sistemas ou eixos urbanos, sob pena que de acentuarem as assimetrias regionais, deve sim passar por estratégias que desenvolvam as potencialidades de cada território. Não se trata de alavancar alguns concelhos e deixar para trás outros, quando todo este território tem potencial para ser valorizado ao mesmo tempo.</p> <p>Alguns exemplos que poderão ser analisados e apreciados nesta ótica de estratégia para a nossa região centro:</p> <p>O Concelho de Pinhel tem-se mostrado como um centro dinamizador da região, em vários setores, nomeadamente cultural, na realização dos maiores eventos da região na promoção dos Vinhos da Beira Interior, na realização da Feira das Tradições, na realização da mais conceituada Prova de Drift, entre outros. Além do mais na área social, da saúde e educação têm ao longo dos anos, sido desenvolvido esforços na captação de estruturas e capital humano que têm trazido frutos. Pinhel é o maior produtor de vinhos da Beira Interior, produto que está cada vez mais valorizado e que por isso merece que lhe dêmos a devida atenção. Falamos, pois, de um produto que não deve unicamente ser valorizado em Pinhel, pois é transversal a outras regiões.</p>	<p>O contributo apresentado não apresenta sugestões concretas a considerar no âmbito do PROT.</p>	<p>Contributo sem sugestões concretas</p>

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>Outro produto merecedor de destaque é uma matéria-prima que é também único na região, a extração de granito cinza Pinhel. Outro cluster que será único na região centro, é a existência de duas empresas de aeronáutica, que estão já com perspectivas de ampliação, por isso, e pensando em estratégias de desenvolvimento da região, os acessos e vias, são de todo importantes para concretização destas estratégias, daí a importância do eixo viário que durante muitos anos esteve em Plano Rodoviário, a estrada Meda. Pinhel, Almeida-fronteira de Vilar Formoso, é um importante eixo estruturante da região para os fluxos empresariais, turísticos e de transporte escolares.</p> <p>Para falar na valorização de um produto transversal a vários municípios, temos o rio Côa, que nasce no Sabugal e vai até Vila Nova de Foz Côa e que nos leva a dois patrimónios da humanidade (que importa também valorizar), e que são o Douro Vinhateiro e as Gravuras Rupestres (sendo que é no concelho de Pinhel onde existem as únicas pinturas rupestres conhecidas) e passa ainda por outro património da humanidade em vias de classificação, que é a Fortaleza Abaluartada de Almeida.</p> <p>Os últimos anos demonstraram-nos que é absolutamente fundamental reforçarmos as reservas de armazenamento de água e</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>sendo o rio Côa um importante afluente do rio Douro, para além do potencial que representa para a região onde se desenvolve, atravessando 5 concelhos, nos seus 200km desde a nascente até à foz, tem a capacidade de efetuar transvases para a Cova da Beira e naturalmente para toda a região norte abastecida pelo rio Douro. O Plano Hidrológico Nacional previa a construção de algumas barragens entre os concelhos de Almeida, Figueira de Castelo Rodrigo e Pinhel, que importa não esquecer.</p> <p>Outro exemplo é a Serra da Estrela, lugar único no país, que estando na nossa região centra, tem que ser encontrada estratégia para o seu desenvolvimento. E porque o mais importante para estes territórios de baixa densidade, para a região e até para o país, é arranjar soluções que contrariem o decréscimo populacional e é basilar que se pense na colocação de Rede Fibra Ótica em todas as aldeias, sendo reconhecidamente uma infraestrutura de absoluta necessidade na atualidade para a comunicação e desenvolvimento de qualquer atividade, permitindo a realização de trabalho a partir de e para qualquer ponto do mundo, é pois esta infraestrutura fundamental no repovoamento das nossas aldeias cada vez mais abandonadas e da nossa região. Sendo igualmente importante</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		<p>comparativamente às infraestruturas viárias, ferroviárias ou mesmo aeroportuárias.                      (...)                      Somos, pois, de parecer que o documento apresentado não cumpre o objetivo primordial para o qual deveria estar a ser desenvolvido, nem acolhe o nosso parecer positivo por ser desprovido de estratégias para o desenvolvimento da região centro e pelo contrário acentuar ainda mais as assimetrias</p>		

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
Documento PROT e Anexo cartográfico	Paula Gonçalves	<p>As representações cartográficas (mapas) no PROT Centro_Anexo Cartográfico e nos outros outros relatórios devem ter referência geográfica comum como por exemplo os limites das NUT III ou os limites dos concelhos. Há informação irrelevante que os mapas contêm como as rede rodoviária/ferroviária (é uma informação completamente fora de contexto na grande maioria dos mapas). A localização e desagregação da informação deve ser efectuada de forma clara de modo a facilitar a análise dos mapas. A representação gráfica das figuras é muitas vezes confusa pela quantidade de informação que incorporam. Deverão ser delineados um leque de cores e símbolos que sejam facilmente perceptíveis nos mapas. Para quem tem dificuldades de visão torna-se difícil a leitura dos mapas (figura 24, figura 27, figura 28, pág. 46, pág.56 até 58, pág.76 até pág.78 no PROT Centro_Anexo Cartográfico). Há muita informação sobreposta num só mapa. No mapa da pág. 56 e 58 o facto de colocar toda a informação relativamente à RNAP, RN2000, etc. num só símbolo referente à legenda dá uma ideia errada sobre a importância que estas áreas têm ao nível do Capital Natural para a Região Centro. São áreas de importância relevante para a Região Centro que devem estar bem definidas em simbologia bem diferenciada</p>	<p>No documento do "Anexo Cartográfico" está presente um mapa que identifica as delimitações dos concelhos e das NUTS III.</p> <p>Após a aprovação do PROT Centro, serão disponibilizados os links de acesso às diferentes fontes de informação oficial em formato vetorial.</p> <p>Além disso, serão disponibilizados links de acesso direto aos mapas.</p>	Proposta já contemplada

Parte	Participante	Proposta	Resposta	Ponderação
		num mapa. Na representação cartográfica da pág. 79 há muita informação sobreposta o que torna difícil a leitura para quem tem dificuldades de visão. Ao colocar relatórios no Portal Participa há que relevar que o espectro de população que quer participar no processo de participação pública poderá ter inúmeras limitações de diversa ordem (ex.: visão, etc.) e logo há que ter atenção a esse facto.		
Referencial Estratégico	Paula Gonçalves	Muitos dos links do PROT Centro_Referencial Estratégico Regional_2021_2027 nem sequer funcionam	Os <i>links</i> do Referencial Estratégico Regional foram revistos.	Proposta aceite
Geral	Nuno Fernando Tavares Pereira	Que tudo avance com celeridade e sem recuos. O tempo é dinheiro e vida. Nos últimos anos andaram a construir parques infantis em aldeias onde já não há crianças, isto porque os processos demoram tanto tempo que quando são executados as crianças já são adultas como o exemplo que dei.	O contributo apresentado não apresenta sugestões concretas a considerar no âmbito do PROT.	Contributo sem sugestões concretas