



ATA NÚMERO UM

Aos dez dias do mês de janeiro de dois mil e vinte, às dez horas e trinta minutos, na sede do Conselho Superior de Obras Públicas, adiante designado CSOP, reuniu o Conselho Plenário, estando presentes os seguintes membros: -----

- Engenheira Natércia Marília Magalhães Rêgo Cabral, Presidente; -----
- Engenheiro Carlos Alberto de Brito Pina, em representação do LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I.P.; -----
- Doutora Fernanda Maria Rosa, do Carmo, em representação da DGT – Direção Geral do Território;
- Doutora Maria Ana Soares Zagallo, em representação da UTAP – Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos; -----
- Professor Doutor Aníbal Guimarães da Costa, em representação da CRUP – Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas; -----
- Professor Doutor Sérgio Paulo Leal Nunes, em representação da CCISP – Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos; -----
- Engenheiro Francisco José Poço Marques Asseiceiro, na qualidade de personalidade de reconhecido mérito designada pela CPCS – Comissão Permanente da Concertação Social; -----
- Professor Doutor João Miguel Dias Joanaz de Melo, na qualidade de personalidade de reconhecido mérito designada pelo CNADS – Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável; -----
- Professor Doutor Fernando Manuel dos Santos Vigário Pacheco, na qualidade de personalidade de reconhecido mérito designada pelo Ministério das Finanças; -----
- Engenheiro Luís Braga, da Cruz, na qualidade de personalidade de reconhecido mérito designada pelo Ministério das Infraestruturas e Habitação; -----
- Engenheiro António Alberto de Castro Fernandes, na qualidade de personalidade de reconhecido mérito designada pelo Ministério do Ambiente e da Ação Climática; -----
- Primeiro Secretário Metropolitano Carlos Humberto de Carvalho, em representação da Área Metropolitana da Lisboa; -----
- Doutor Emídio Ferreira dos Santos Sousa, em representação da Área Metropolitana do Porto;-
Doutor António Joaquim Almeida Henriques, em representação da ANMP – Associação Nacional de Municípios Portugueses; -----
- Doutor Armando Manuel Diniz Vieira, em representação da ANAFRE – Associação Nacional de Freguesias; -----
- Professor Doutor Carlos José Fonseca Marinheiro, em representação do CFP - Conselho das Finanças Públicas; -----
- Engenheiro Carlos Alberto Mineiro Aires, em representação da Ordem dos Engenheiros; -----

- Arquiteto José Manuel Pedreirinho, em representação da Ordem dos Arquitetos; -----
- Doutor Rui Leão Martinho, em representação da Ordem dos Economistas; -----
- Engenheiro Técnico Augusto Ferreira Guedes, em representação da Ordem dos Engenheiros Técnicos; -----
- Engenheiro Carlos Fernando de Sousa Gaivoto, em representação da CPADA – Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente. -----

 Estiveram também presentes nesta reunião, a convite da Presidente do CSOP, as seguintes entidades:-

- Pela AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, Doutor João Carvalho, Doutor Pedro Bragança e Engenheiro José Cruz; -----
- Pela IP – Infraestruturas de Portugal, Engenheiro José Pena, Engenheiro Eduardo Pires e Engenheiro Mário Fernandes; -----
- Pela CP – Comboios de Portugal, Engenheiro Carlos Leão Mendes e Doutor Joaquim Guerra;--
- Pela Medway, Doutor Carlos Vasconcelos e Engenheiro Bruno Silva; -----
- Pela Takargo, Engenheiro Álvaro Fonseca e Engenheiro German Fonseca; -----
- Pela Fertagus, Doutora Cristina Dourado e Engenheiro Paulo Cerqueira. -----

 Também a convite da Presidente do CSOP, estiveram presentes os consultores responsáveis pela elaboração do relatório sobre a análise de coerência externa do Plano Nacional de Investimentos (PNI) 2030 e dos relatórios setoriais sobre investimentos ferroviários e rodoviários. -----

Esta reunião teve a seguinte agenda: -----

1. Assinatura do Termo de Aceitação; -----
2. Apresentação, verificação da existência de *Quorum* e esclarecimentos sobre o modo como irá decorrer a reunião; -----
3. Aprovação do Regimento, conforme proposta anteriormente enviada; -----
4. Eleição do Secretário, de entre os membros do Conselho Plenário, nos termos da alínea b) do nº 2 do artigo 7º da proposta de Regimento; -----
5. Período antes da Ordem do dia; -----
6. Exposição feita pelos consultores: -----
 - Análise de Coerência Externa do PNI 2030; -----
 - Análise das Propostas para a Ferrovia; -----
 - Análise das Propostas para a Rodovia. -----
7. Intervenção de personalidades e representantes de entidades relevantes para as matérias em análise, convidados nos termos da alínea f) do nº5, do Artigo 6ª e nº 3 do Artigo 7º, do D.R.nº8/2018 de 4 de setembro; -----
8. Auscultação dos Conselheiros sobre: -----

- Análise de Coerência Externa do PNI 2030, relativamente ao Programa Nacional das Políticas de Ordenamento do Território (PNPOT) e Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC); -----
 - Análise dos Programas/Projetos do PNI 2030 para os setores Ferrovia e Rodovia, tendo também em consideração as recomendações da Resolução da Assembleia da República nº 154/2019 de 23 de agosto. -----
9. Esclarecimentos prestados às questões colocadas; -----
10. Outros Assuntos de interesse. -----

Os Conselheiros Francisco José Poço Marques Asseiceiro, João Miguel Dias Joanaz de Melo, Fernando Manuel dos Santos Vigário Pacheco, Luís Braga da Cruz, António Alberto de Castro Fernandes, António Joaquim Almeida Henriques, Carlos José Fonseca Marinheiro, Carlos Alberto Mineiro Aires, José Manuel Pedreirinho, Rui Leão Martinho, Augusto Ferreira Guedes e Carlos Fernando de Sousa Gaivoto tomaram posse como Membros do Conselho Plenário do CSOP. -----

Tomaram posse como membros suplentes do Conselho Plenário do CSOP Carlos Humberto de Carvalho, Emídio Ferreira dos Santos Sousa e Armando Manuel Diniz Vieira. -----

O representante da Ordem dos Engenheiros, Engenheiro Carlos Alberto Mineiro Aires, indicou como membro suplente do Conselho Plenário do CSOP, o Engenheiro Fernando de Almeida Santos, Vice-Presidente da Ordem dos Engenheiros. -----

A Engenheira Natércia Cabral deu as boas vindas e informou de que a reunião iria ser gravada (som e imagem), como facilitador para a elaboração de Ata, sendo as gravações destruídas após assinatura da mesma. -----

Informou de que quatro Conselheiros não poderiam estar presentes: o Doutor Francisco Maria Malheiro Calheiros de Menezes, conselheiro efetivo em representação da Comissão Permanente da Concertação Social (em representação dos empregadores) e o Engenheiro José António Barros, em representação do Ministério da Economia, que justificaram a ausência junto da Presidente do CSOP e os representantes do Conselho de Concertação Territorial e do Ministério do Mar, que não haviam sido ainda nomeados após as eleições legislativas de outubro de 2019. -----

Tendo-se verificado existir *Quorum* para prosseguir a reunião, a Engenheira Natércia Cabral colocou à consideração a proposta de Regimento do CSOP, de acordo com o Ponto 3 da agenda. -----

O Professor Doutor Carlos Fonseca Marinheiro chamou a atenção para a questão da abstenção que, de acordo com a proposta de Regimento (Artigo 16.º, n.º 2), está proibida, devido à natureza consultiva do CSOP e que poderá, em algumas matérias, entrar em conflito com a natureza e atribuições do Conselho das Finanças Públicas previstas nos seus estatutos e com a sua missão definida na lei de enquadramento



orçamental. Assim, deve haver lugar à possibilidade de declarações de voto, podendo mesmo questionar-se o estatuto de participação enquanto membro efetivo ou com estatuto de observador, e até mesmo a possibilidade de participação do CFP neste conselho plenário. -----

A Engenheira Natércia Cabral registou esta intervenção. -----

A proposta de Regimento do CSOP, anexa à presente Ata, foi aprovada sem votos contra. -----

Relativamente ao ponto 4 da agenda, a Engenheira Natércia Cabral resumiu as atividades previstas para o Secretário do CSOP e sugeriu que, ao princípio da tarde, logo após ser dado início à segunda parte da reunião, cada representante desse a sua sugestão por escrito. -----

A Engenheira Natércia Cabral apresentou um resumo da atividade desenvolvida até ao momento pelo Conselho Permanente do CSOP e elencou as ações previstas para breve. -----

Antes de passar à Ordem do Dia, a Engenheira Natércia Cabral passou a palavra aos Conselheiros.--

O Engenheiro Carlos Gaivoto questionou sobre se o Conselho Plenário tem autonomia para sugerir projetos a incluir no Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030). -----

A Engenheira Natércia Cabral esclareceu que o Conselho Plenário tem o poder de concordar ou discordar dos projetos propostos e de propor coisas diferentes. Em termos concretos, o CSOP emite pareceres. Estes pareceres não são vinculativos, mas são de natureza pública. -----

O Engenheiro Carlos Gaivoto questionou se as posições de cada entidade ficarão registadas em Ata. ----

A Engenheira Natércia Cabral confirmou. A posição de cada entidade relativamente aos pareceres técnicos apresentados e com base nos quais o CSOP emitirá o seu parecer final, será alvo de registo em Ata. ---

O Primeiro Secretário Metropolitano Carlos Humberto de Carvalho disse considerar que alguns investimentos estruturantes estão fora do PNI 2030. -----

A Engenheira Natércia Cabral respondeu que um dos objetivos do trabalho do CSOP é identificar falhas existentes no PNI 2030. -----

Ainda antes de passar à Ordem do Dia, a Engenheira Natércia Cabral esclareceu uma dúvida quanto à substituição dos Conselheiros: o Decreto Regulamentar estabelece as circunstâncias em que, existindo membro suplente, pode haver substituição. Só nesses casos pode o CSOP aceitar a substituição. No entanto, entende-se, que os outros Conselheiros, em relação aos quais não está previsto membro

suplente, tendo justificado a impossibilidade de estar presente, poderão indicar alguém para assistir à sessão, mas essa pessoa não poderá votar. -----

Dando cumprimento ao ponto 6 da agenda, a Engenheira Natércia Cabral apresentou os consultores Professor Doutor Paulo Pinho, Engenheiro Ernesto Martins de Brito e Engenheiro António Lemonde de Macedo, que apresentaram, respetivamente, a "Análise de Coerência Externa do PNI 2030", a "Análise das Propostas para a Ferrovia" e a "Análise das Propostas para a Rodovia". -----

A Engenheira Natércia Cabral agradeceu aos consultores pelas apresentações que considerou muito interessantes e apresentou os convidados para esta reunião, aos quais convidou a usar da palavra, caso o entendessem. -----

O Doutor João Carvalho, Presidente da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, agradeceu o convite e considera importante a AMT estar a acompanhar os trabalhos de análise que estão a ser feitos. A AMT deu já vários contributos em fases prévias do PNI 2030, em particular no contexto da definição da "Estratégia Portugal 2030", e com relevo para as pronúncias emitidas para a Assembleia da República e para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, encontrando-se a primeira disponível na página eletrónica da AMT. Apresentou também os colaboradores da AMT que acompanharão diretamente as matérias relativas ao CSOP, concretamente o Engenheiro José Cruz e o Doutor Pedro Bragança, dirigentes responsáveis, respetivamente, pelas áreas da regulação económica e do observatório do ecossistema da mobilidade e dos transportes. Relativamente aos documentos enviados pela Presidente do CSOP, afirmou não ter conseguido abrir um dos ficheiros (relatório da rodovia) mas indicou estar a AMT à disposição do Conselho para o que este entender. -----

A Doutora Cristina Dourado, Administradora Executiva da Fertagus, agradeceu o convite e passou a palavra ao Engenheiro Paulo Cerqueira, também da Fertagus, que destacou a necessidade de aumentar a coesão territorial, sobretudo em relação à margem sul do Tejo. Referiu que, com a construção do novo aeroporto, será necessário reforçar as ligações ferroviárias. No caso de o novo aeroporto ser construído na margem Sul, como tudo indica até ao momento, existirá espaço disponível para essas ligações e no antigo ramal que ligava Montijo ao Pinhal Novo, que poderia servir como ligação central para Norte e para Sul do território, o que faria com que, por exemplo, os passageiros que quisessem seguir para Sul do País não tivessem de vir a Lisboa para o fazer. Referiu que há que ter em conta, além dos passageiros do novo aeroporto, todos os que irão trabalhar lá e ao seu redor. Referiu-se à Linha de Cascais e ao seu rebatimento à Linha de Cintura, dizendo concordar plenamente com as conclusões do relatório dos consultores. Para além das razões apresentadas, existem outras que têm a ver com o consumo da capacidade que esse rebatimento iria implicar na Linha de Cintura e a influência que isso teria num futuro reforço da oferta que seria necessária do lado da Ponte 25 de Abril, tanto no longo curso como na parte de transportes suburbanos. Isso iria comprometer a capacidade, que já é limitada, na Linha de Cintura. -----



O Engenheiro Carlos Leão Mendes, Diretor da CP agradeceu o convite e considerou os relatórios dos consultores bem estruturados. Sublinhou que, num mundo cada vez mais global, o fator tempo é fundamental. Relativamente aos investimentos que se identificaram no sector ferroviário e da análise multicritérios que foi feita, quer do ponto de vista social, quer do ponto de vista ambiental, quer do ponto de vista da sustentabilidade, em termos da sua própria exploração, foram definidos três níveis de classificação em que o nível superior engloba os investimentos com maior receptividade. Considerou que têm sido perdidas historicamente grandes oportunidades que não se podem continuar a perder, já que o tempo tem sido nosso inimigo, para virmos a ter um sistema de transportes mais eficiente, sustentável, amigo do ambiente, a operar de forma mais equilibrada. Salientou que alguns dos projetos já deviam ter começado a ser lançados, pois há momentos para pensar e momentos para decidir. -----

Os Engenheiros Eduardo Pires e José Pena, Diretor da Infraestruturas de Portugal, agradeceram o convite e a oportunidade de colaboração na elaboração dos relatórios setoriais apresentados, mostrando disponibilidade para prestar os esclarecimentos pretendidos. -----

O Doutor Carlos Vasconcelos, Presidente da Medway, agradeceu o convite e considerou este trabalho do relatório técnico da maior importância, sobretudo para as entidades que operam numa área estratégica como é a ferrovia e que necessitam que sejam estabelecidos horizontes de ação estáveis, no sentido de saber quando e onde investir. Disse considerar ser tempo de parar de discutir e começar a agir. Passou a palavra ao Engenheiro Bruno Silva, Diretor da Medway, que deu os parabéns à equipa de consultores e considerou estar bastante otimista em relação ao resultado do trabalho. A Medway revê-se na forma como definiram as três linhas de prioridade. Destacou os seguintes aspetos: a sugestão de antecipar a nova ligação Sines-Grândola, sobretudo quando o País está já a encarar a expansão do Terminal XXI, com o concurso para o novo Terminal de Sines, que dotará aquele porto de uma capacidade notável. É muito importante que as infraestruturas ferroviárias tenham a capacidade de responder não só a capacidade de oferta, mas também de redundância no caso de eventuais interrupções futuras e também naquilo que é uma dimensão muito importante que é evitar a pendente de S. Bartolomeu, pelo impacto muito negativo na competitividade dos comboios de mercadorias. Sobre o plano de eletrificação, salientou a prioridade à eletrificação e a importância desta no *last mile* ou ligação final. Muitas vezes, alguns metros ou kms de eletrificação podem inviabilizar a utilização de comboios em toda a linha. No Corredor Norte-Sul referiu a importância das quadruplicações que permitem dissociar os canais de comboios de maior velocidade dos regionais e de mercadorias, o que permitirá aos operadores tirar melhor rentabilidade da infraestrutura e dar melhor qualidade de serviço. Salientou a necessidade de duplicar o troço Contumil-Ermesinde, onde existem grandes preocupações, sobretudo pelo risco do congestionamento neste troço, condicionar seriamente o crescimento do número de comboios após a conclusão dos investimentos em curso na Linha do Minho e na Linha do Douro. Referiu a possibilidade de aumentar capacidade e competitividade da infraestrutura. Considerou crucial a implementação do ERTMS, já que o sistema atual está obsoleto. Referiu a necessidade urgente de instalação de ETCS a bordo das locomotivas, uma vez que o fornecedor do CONVEL já informou que não comercializa mais equipamentos a bordo para novas



locomotivas e o fornecimento de peças para locomotivas existentes é condicionado devido à obsolescência e descontinuidade de fabrico das mesmas. Sem isto, julgou ser muito difícil, a curto prazo, que os operadores possam responder com mais investimento em material circulante, porque estarão do ponto de vista técnico inviabilizados, pelo que salientou a necessidade do desenvolvimento urgente de um módulo STM embarcado para que as locomotivas possam circular em linhas com CONVEL e linhas com ERTMS. -----

O Engenheiro Álvaro Fonseca, Vogal do Conselho de Administração da Takargo, elogiou o trabalho dos consultores e destacou o consenso obtido entre os operadores e as conclusões do trabalho. Salientou a importância do novo eixo de ligação Sines-Grândola e a necessidade de instalação do sistema ERTMS como ponto a destacar. Considerou que se deveria colocar o foco na migração entre os dois sistemas (ERTMS e CONVEL) no material circulante antigo e em toda a rede, nos próximos 10 anos. Quanto ao PNI 2030 e aos projetos relativos a Terminais multimodais, referiu a falta de visão de logística para além da necessidade de uma ótica de plano ferroviário nacional e de critério de definição dos investimentos. Considerou que o PNI 2030 se foca em terminais já existentes e na sua melhoria e disse considerar ser necessário ir mais além. Um último ponto muito específico: a ligação desnivelada da Linha de Cintura com a Linha de Cascais não parece ser prioritária, mas como operador ferroviário que utiliza o terminal de contentores de Alcântara, entende a Takargo que, não parece justificar-se um investimento daquela magnitude, embora possa ter um contexto, mas uma solução mais segura e operacionalmente mais viável para acessibilidade ao Terminal de Alcântara deveria ser contemplada, de alguma forma, nos investimentos públicos. -----

O Doutor Emídio Sousa chamou a atenção para o facto de considerar que teria sido importante ter um representante da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto. (?)

A Engenheira Natércia Cabral tomou nota desta sugestão. -----

Os trabalhos foram interrompidos nesta fase, para almoço, de acordo com a agenda.

A reunião foi retomada no período da tarde. -----

A Engenheira Natércia Cabral solicitou aos Conselheiros a entrega das sugestões para a eleição do Secretário do CSOP. Foram apresentadas sete sugestões e propostas três entidades: Comissão Permanente da Concertação Social (com uma referência), Associação Nacional de Municípios Portugueses (com quatro referências) e Direção-Geral do Território (com duas referências). O Doutor António de Almeida Henriques declinou a eleição por entender que não poderia cumprir devidamente as funções de Secretário, pois seria preferível alguém mais próximo de Lisboa. -----

A Engenheira Natércia Cabral colocou à votação ser a Direção-Geral do Território a assumir esta função. Esta proposta foi aprovada sem objeções. -----



A Doutora Fernanda do Carmo aceitou a designação, em representação da Direção-Geral do Território.--

Passando ao disposto no Ponto 8 da agenda, deu-se início à auscultação dos Conselheiros. -----

O Engenheiro Francisco Asseiceiro realçou a importância do setor ferroviário, dizendo não entender por que razão, no PNI 2030, este setor está fora da mobilidade sustentável e dos transportes públicos. A conclusão da análise multicritérios enumera os treze programas de investimento classificados em três níveis de consistência: 1) Relativo à Ficha de Investimento F1, que tem a ver com o aumento da capacidade e das velocidades no eixo Lisboa-Porto. Relativamente a esta questão de ligações Lisboa-Porto na Ficha de Investimento F1 considera que se deveria fazer no PNI 2030 um macrofaseamento para se atingir uma nova ligação ferroviária Lisboa-Porto, com operação autónoma relativamente à atual Linha do Norte, para alta prestação. Contudo, disse crer que não existem dados suficientes no PNI que permitam confirmar que essas intervenções precisas constituem já uma 1ª fase de um mais alargado compromisso com esta visão. E deveria ser apresentado o cenário da intervenção total, até ao fim. Não é o caso. Se, por um lado, o eixo Lisboa-Porto exige uma abordagem mais clara, decidida no sentido de fazer a transferência dos modos rodoviário e aéreo, de modo a permitir a ousadia que a circunstância exige, pensa que esta Ficha F1 deve ser objeto de reavaliação e de fundamentação, tendo em conta por analogia ao que está a suceder com a linha entre Évora e Elvas. De facto, o que está a ser construído decorre dos estudos de traçado da linha de alta velocidade, esta ligação tem de facto o privilégio de aproveitar o traçado de alta velocidade, mas, na realidade, o que se está a construir é a linha de altas prestações que vai fazer a continuidade de todo o itinerário até à fronteira do Caia e esse aproveitamento é de facto de registar. O mesmo ou coisa semelhante devia acontecer com a ligação Lisboa-Porto, aproveitando uma boa parte dos estudos que na altura foram feitos para a alta velocidade ou mesmo com readaptações, mas tendo em vista o objetivo idêntico dos 250km/h para esta ligação e admitindo um macrofaseamento para atingir esse objetivo. Assim propõe que este Conselho solicite formalmente esta reapreciação e informação com a fundamentação adequada ao que a circunstância exige. Também está de acordo com a proposta colocada no relatório e já aqui referida, relativamente ao troço Contumil-Ermesinde, que permite separar o tráfego da Linha do Minho e da Linha do Douro e isto é fundamental. E esta proposta de antecipação e aceleração da execução é particularmente pertinente tendo em conta que, apesar de ser um troço múltiplo em extensão, atendendo a todo o tráfego que ali existe, e questões de sinalização eletrónica associadas a todo o sistema ferroviário, quanto mais rapidamente começar, melhor. Também de relevar a quadruplicação do troço Roma-Areeiro-Braço de Prata fazendo uma ressalva: que esta quadruplicação não tenha nenhuma contrapartida de subvalorização da Estação de Santa Apolónia onde ela está. Não deve haver aqui uma tendência de privilegiar itinerários pela Linha de Cintura e o caminho-de-ferro deixar de ir aos locais centrais onde deve de ir atendendo à centralidade desta estação. Relativamente à Ligação Sines-Grândola, só coloca aqui uma pequena ressalva relativamente a questões colocadas quando se observam as perspetivas de evolução do tráfego ferroviário associado ao Porto de Sines, que denuncia é uma certa transferência funcional de um Porto



de energia para um Porto de indústria com alguma redução percentual do tráfego ferroviário. Poderá ocorrer naturalmente aumento do tráfego de contentores no Porto de Sines, mas a relação entre os contentores movimentados por *transshipment* no porto relativamente ao transporte de mercadorias neste momento é de 20%, quando na perspetiva alargada com a conclusão dos dois terminais existe a perspetiva dessa percentagem reduzir para 10% em termos absolutos não quer dizer que o número de contentores no tráfego ferroviário diminua, mas é preciso acompanhar esta ponderação. Salienta a propósito que há um aspeto no PNI importante, que é colocar o foco no contexto ibérico. É uma evolução relativamente a documentos anteriores semelhantes. Considera isto muito importante. E a propósito do Porto de Sines, lembra que o *hinterland* do Porto de Sines é ibérico e que tem beneficiado da interoperabilidade das duas redes de via larga ibéricas que existem. Passando ao nível de consistência 2 (Tier 2), também concorda com a leitura que é feita quanto à ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura, mas sublinha que, sendo o investimento na Linha de Cascais omisso relativamente àquilo que efetivamente precisa, que é a sua modernização em termos de infraestrutura e de material circulante, e já está a ser feita a instalação de catenária de 25kV. Refere ainda que, por questões de faseamento, não há condições para alterar a bitola para ter outro tipo de condições para material circulante de outra natureza, que pode ser mais leve ou igualmente pesado. Uma vez que, na Linha de Cascais, não há alternativas, têm de manter aquela bitola. Relativamente ao programa F9, de obras entre Torre Vã e Tunes, na Linha do Sul, está feita uma proposta de aumento de velocidade, mas não é disponibilizada informação sobre o percurso que justifique o investimento previsto. Faz notar que se trata de um atravessamento da serra do Algarve e em regra, não se justifica alterar traçados de montanha. Então, para se ficar a saber se se trata de uma exceção que confirma a regra, propõe que seja solicitada também informação que permita avaliar os tempos de percurso. -----

Salientou depois que no programa F9 é também feita uma recomendação no relatório para se avaliar a viabilidade de eletrificação nos troços Abrantes-Elvas e Beja-Ourique (sendo uma extensão do programa F11, na perspetiva da coesão territorial que, no caso de Abrantes-Elvas e Beja-Ourique, trata-se do fecho de uma malha que serve duas capitais de distrito. Sugeriu que se deveria avançar para a proposta concreta de eletrificar. Relativamente ao troço Pocinho-Barca d'Alva, é o último troço final da Linha do Douro, mas por uma questão de uniformização da utilização do material circulante elétrico, também devia ser objeto de eletrificação. -----

Relativamente o nível de consistência 3 (Tier 3), sobre a requalificação da Linha do Vouga considerou que seria também que deveria ser proposto prolongar a mesma requalificação na extensão até Sernada do Vouga e Aveiro, no sentido de dar corpo à renovação e toda a Linha do Vouga. Por fim, fez ainda algumas referências de outra ordem: destacar no PNI a falta de dois investimentos na AML: a construção faseada do aeroporto de Alcochete, a terceira travessia do Tejo rodoferroviária e a reversão da fusão Refer e IP. -----

O Professor Joanaz de Melo disse estar desiludido com o PNI 2030 por não ver fundamentação suficiente para o elencar dos projetos. Considerou que existem grandes objetivos e orientações genéricas, mas nos níveis abaixo não está evidenciada a coerência com as propostas. Não existe definição de metas. Só em



relação ao RCN. Há uma completa ausência de doutrina de definição de prioridades, nomeadamente nos setores da energia, da mobilidade, da água. Não há um claro inventário ou caracterização das carências, acompanhando a justificação de cada projeto. Ao nível do plano de investimento, PNI 2030, considerou necessário saber, concretamente, para que servem os projetos. Há também uma ausência de análise de opções. Referiu o novo aeroporto de Lisboa como um exemplo disto: Não está provado que Lisboa precise de um aeroporto novo. Há também uma total ausência de equação de conflitos territoriais, ambientais, sociais, financeiros, etc. Considerou necessário fazer escolhas e equação de conflitos para o planeamento. Salientou a necessidade de maior transparência nas propostas e nas escolhas. Toda a informação com que o CSOP trabalha deveria ser pública. Referiu que a ferrovia deve ser uma prioridade, mas falta estratégia. Falta o Plano Ferroviário e deu o exemplo da Linha de Cascais como ausência de um inventário de carências concretas que justifiquem os investimentos. Considerou que a rodovia está já sobredimensionada.-----

Considerou que a eficiência energética devia ser uma prioridade, mas, para isso, face ao RNC, seria preciso prever uma verba muito superior. Para a produção nova teremos o solar centralizado, mas falta aprovar o solar descentralizado e as redes – parte disto é investimento privado e não devia ser investimento público desnecessário. Falta no PNI a promoção da diversidade – qualidade do território em termos naturais. Temos que encarar a necessidade de mudar o tipo de ocupação do território em alguns casos, nomeadamente por causa dos incêndios e de aumentar a captura de carbono. Temos que ter em atenção, num programa como o PNI2030, a questão dos financiamentos comunitários, mas o país não pode só fazer o que dá subsídios. -----

O Professor Fernando Vigário Pacheco referiu que fará as considerações por escrito e as enviará mais tarde à Presidente do CSOP. Elogiou as apresentações dos relatórios setoriais. Estamos, contudo, a falar de projetos que precisam de diferente nível de recursos. Considerou necessário que se olhe para o respetivo enquadramento económico e trabalhar com diferentes níveis de prioridades. Propôs que, numa fase mais adiantada dos trabalhos, seja feita uma análise mais aprofundada da comportabilidade dos investimentos. Disse considerar que as propostas deverão ser tratadas por grupos, tendo em vista procurar o efeito de rede e se deve ponderar o risco/benefício. Sublinhou o princípio adotado pelos consultores da atribuição de prioridades aos investimentos e alertou para a sua exposição, sendo plurianuais, aos riscos de rutura orçamental. Frisou a necessidade de equilíbrio entre os custos e os benefícios. Alguns investimentos são de continuidade, mas outros representam rotura e têm maior risco. Frisou a necessidade de ponderar risco/benefício. -----

O Engenheiro Luís Braga da Cruz começou por referir que, em relação ao PNI 2030, estamos perante uma tarefa de alguma complexidade. Como o processo já está relativamente adiantado, envolvendo opções políticas com um elevado grau de consolidação, que pode significar que a nossa margem de manobra é reduzida. No entanto o que nos é pedido não é que nos pronunciemos apenas sobre projetos isolados, mas que avaliemos a coerência global do PNI e o seu ajustamento aos planos nacionais que lhe devem servir de referencial estratégico: o PNPOT e o RNC50. Relativamente à ferrovia referiu que faltam



no PNI 2030 propostas que conferiram ambição ao Plano e serem consideradas verdadeiros "desígnios nacionais". Não o fazendo, o plano mais parece um conjunto de projetos com pouca relação entre si. Como exemplos de projetos merecedores dessa classificação, deu dois exemplos: 1) fazer uma ligação ferroviária, completamente nova e independente do atual corredor, entre Lisboa e o Porto, com um tempo de percurso de uma hora e trinta minutos; 2) estruturar um novo eixo ferroviário, que vertebrasse o Algarve, como propõe o Professor Paulo Pinho. Também seria necessário que o PNI abordasse as questões da água numa lógica de usos múltiplos e não apenas focada no regadio. Salientou que a questão da emergência climática recomenda uma estratégia territorial para a floresta e de redução dos riscos dos fogos rurais. Assim, acha que o PNI 30 deveria incluir a Rede Primária das Faixas de Interrupção de Combustíveis, por ser também uma importante rede nacional. Irá apresentar um parecer por escrito. --

O Engenheiro António de Castro Fernandes manifestou uma preocupação geral sobre o PNI 2030, que não foi votado, mas sobre o qual os Conselheiros devem emitir parecer. Referiu a fraca territorialização das propostas do documento e a concentração do nível de investimento no litoral. No PNI 2030 não se sabe qual a dotação, o dinheiro que existe para executar os projetos e não há calendarização da execução dos projetos. -----

O Senhor Carlos Humberto de Carvalho disse considerar o PNI 2030 um plano de investimento de infraestruturas. E é isso que é pedido que se analise. Não é um estudo global. Faz notar que, não havendo um verdadeiro plano de investimentos nacional, faltam muitas coisas que não estão no PNI 2030. Podem não ter que estar, mas devia dizer-se onde estão, ou estarão, para se entender, para tudo se ligar. Falta, portanto, articulação. Alerta para que a AML não tem capacidade de resposta do sistema ferroviário instalado devendo ser dada prioridade a sistemas de grande capacidade em sítio próprio para os quais existem já soluções estudadas pela AML. A AML está a desenvolver várias ações no âmbito da mobilidade. Referiu o novo sistema de tarifário já implementado que gerou um aumento de procura de 20%, o que causou alguma insuficiência na oferta. Está também em concurso a rede de transportes públicos que está articulada com a rede dos modos pesados. Está a ser desenvolvida uma plataforma integrada do serviço de transportes que dará informação em tempo real. É necessário dar prioridade ao serviço de transportes públicos de elevada capacidade e rever o Plano de Mobilidade Sustentável. Os novos polos geradores e atractores de pessoas têm que estar no sistema. Tem que haver informação para toda a procura nas linhas. Se não houver capacidade como se resolve? Estão a ser previstas soluções de transporte público em sítio próprio para dar resposta em alguns casos como é a A5. É necessário retomar no PNI 2030 o assunto da terceira travessia ferroviária do Tejo. O aeroporto não consta do PNI 2030. Se vai ser construído, terá de estar na equação. Tem que constar do PNI 2030 as acessibilidades ao mesmo. É necessária uma visão integrada que não tem. Para a AML, o investimento na área da mobilidade é fundamental nomeadamente ao nível de novas tarifas, redes de transportes e de uma plataforma integrada de serviços de transporte. -----

Questionou como serão as ligações ferroviárias a Espanha e à Europa e, neste contexto, colocou a necessidade de se pensar num novo atravessamento do Tejo. -----



O Doutor Emídio de Sousa indicou que o PNI 2030 não tem qualquer estratégia e revela um contexto excessivamente político. Considerou faltar um grande desígnio, um grande objetivo, nomeadamente para a ferrovia. Chama a atenção para que, no quadro das intervenções previstas no eixo Lisboa - Porto, se reconsidere o traçado da linha férrea na zona de Espinho. Quanto à rodovia, referiu que valeria a pena pensar na sobrecarga das estradas nacionais e equacionar o valor das portagens. Afirmou que provavelmente custaria menos reduzir ou abolir algumas portagens do que fazer alguns novos investimentos e traria melhores resultados pois conduziria a uma diferente distribuição do tráfego. Temos autoestradas sem tráfego e vias municipais sobrecarregadas e degradadas. Isto devia ser estudado. ---

O Doutor António Almeida Henriques referiu ter 308 prioridades e que para haver um Plano é necessário que haja uma estratégia e esta não se encontra no PNI 2030. Deu como exemplo o facto de a maior cidade do interior do País, Viseu, não estar no mapa do PNI. 75% da população Portuguesa vive no litoral, como tal há um investimento maciço no litoral e por outro lado, investimento na desertificação. (não se entende o sentido). O que se passa no IP3 é totalmente contraditório com o que se afirma como objetivo para o modelo de território e de desenvolvimento. Há várias situações pontuais no País que têm de ser valorizadas, como o caso de Portalegre. Não há também no PNI 2030 uma estratégia para a água. Outras acessibilidades, como as digitais, são também hoje essenciais e não estão devidamente consideradas no PNI. Como fixar hoje uma família, ou uma empresa em locais sem rede? O Plano devia ter sido feito em função de uma estratégia. Corresponder ao modelo policêntrico proposto no PNPOT. A listagem de obras não é coerente com as estratégias que o País tem de seguir. -----

O Doutor Armando Diniz Vieira não deu o seu parecer, porque não pôde estar presente na segunda parte da reunião. -----

O Professor Doutor Carlos Fonseca Marinheiro começou por tecer algumas considerações relativamente a este organismo e ao seu funcionamento tendo por base o Parecer do Conselho das Finanças Públicas (CFP), emitido a 2 de agosto de 2018 e enviado ao Gabinete do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, no quadro da consulta sobre o projeto de diploma que cria o CSOP. Nessa ocasião o CFP manifestou a sua concordância com a iniciativa da criação de um órgão de apoio à tomada de decisão no caso de programas e projetos de investimento público de dimensão significativa. Considerou ainda ser louvável a intenção de submeter a escrutínio técnico especializado e independente os processos que suportam a decisão política neste domínio, já que os seus efeitos (custos e benefícios) afetam toda a economia e se estendem muito para além da duração duma legislatura. Contudo, o CFP também notou que o projeto de diploma apresentava limitações, que em boa parte foram mantidas no Decreto Regulamentar aprovado e que passou rapidamente em revista. -----

A principal limitação tem a ver com a independência orgânica, as estruturas de apoio e aos limites de pronunciamento do CSOP. No entendimento do CFP a independência orgânica e a competência técnica



do CSOP deveriam ser as duas características mais relevantes a acautelar na criação deste conselho superior. Tal como sustentado pela OCDE em 2017 "A independência de órgãos consultivos públicos exteriores ao governo é crucial para o seu funcionamento e para a sua influência nos processos de decisão política. (...). Essa independência dá aos órgãos consultivos a possibilidade de introduzir no processo de decisão factos e evidência concreta, que são essenciais à adoção de uma perspetiva estratégica para além das questões do dia-a-dia.» [Fonte: OCDE (2017), Policy Advisory Systems: Supporting Good Governance and Sound Public Decision Making, OECD Public Governance Reviews, 2017, <https://doi.org/10.1787/9789264283664-en>, pág. 66] -----

A independência orgânica exige um conjunto de condições das quais a disponibilidade de meios mínimos adequados ao funcionamento e respetiva profissionalização são especialmente relevantes. Neste domínio o Decreto Regulamentar não prevê um corpo técnico que dê apoio à atividade do CSOP. O diploma que cria o CSOP apenas estabelece que "o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P., presta o apoio logístico, administrativo e financeiro indispensável ao funcionamento do CSOP", omitindo qualquer qualificação quanto aos meios a disponibilizar tanto pelo LNEC ao CSOP, como ao próprio LNEC para que este por sua vez os proporcione ao CSOP. -----

Para que a atividade do CSOP possa alcançar os efeitos desejáveis é ainda necessário garantir que este órgão contribua para informar o processo de tomada de decisão política, o que exige que a sua intervenção ocorra antes dessa decisão e não que posteriormente a justifique ou critique. Este aspeto tem acolhimento no n.º 1 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar importando por isso que seja efetivamente concretizado, sem desvios quanto a este princípio basilar. -----

No tocante à estrutura orgânica do CSOP, o Decreto Regulamentar vê o papel do conselho plenário como dependente das deliberações do conselho permanente (que, dada a sua composição, não se pode considerar como um órgão independente, "at arm's length", na expressão da OCDE). Os relatórios técnicos são elaborados sob direção e por decisão do conselho permanente, não estando garantido que os membros do conselho plenário possam acompanhar os processos e neles intervir. Na realidade as competências de acompanhamento da execução dos pareceres e propostas por parte do conselho plenário cingem-se à "elaboração de um relatório anual de atividades relativo ao ano anterior, até ao final do primeiro trimestre de cada ano" (alínea b) do n.º 5 do artigo 7.º). Faço votos para que a prática não venha a validar esta visão regulamentar e que haja um maior envolvimento do conselho plenário no acompanhamento da elaboração dos pareceres e propostas nas diversas fases de funcionamento do CSOP. -----

O CFP manifestou algumas reservas quanto à composição, duração dos mandatos e mecanismos de substituição do conselho plenário. No caso das entidades independentes que integram o CSOP, dever-lhes-ia competir decidir sobre a sua representação, de acordo com as características próprias de cada uma, incluindo a possível renovação do mandato do respetivo representante. -----

No tocante aos documentos em apreço nesta reunião o CFP é de opinião que a escolha em concreto dos projetos de investimento venha a recair naqueles que mais possam contribuir para alavancar o produto potencial da economia portuguesa e que no seu conjunto possam ser financiáveis sem colocar em risco a sustentabilidade das finanças públicas, respeitando a restrição orçamental plurianual que decorre do

enquadramento orçamental assente em regras orçamentais numéricas ao nível nacional e comunitário, que se consubstancia no cumprimento de trajetórias prudentes para o saldo orçamental e para o rácio da dívida pública. Esta preocupação de inclusão dos critérios de sustentabilidade orçamental e de respeito pela restrição orçamental é partilhada pela Assembleia da República (Recomendação da Assembleia da República n.º 154/2019) que recomenda ao Governo a inclusão destes critérios na definição dos investimentos prioritários. Em nossa opinião, o trabalho que o CSOP vier a desenvolver neste domínio terá necessariamente que os ter em conta. -----

Um aspeto fundamental ainda em aberto para a concretização do PNI2030 é a definição do envelope financeiro proveniente de fundos comunitários atendendo a que não existe ainda uma decisão quanto ao quadro financeiro plurianual pós 2020 da União Europeia, muito pressionado pela saída do Reino Unido do grupo dos países financiadores do orçamento da União. Assim, não parece ser realista nos trabalhos a desenvolver considerar que o montante de recursos financeiros a afetar ao PNI2030 possa ser superior ao já assumido nesse documento. -----

Tomou ainda boa nota da sugestão aqui feita da existência de uma ficha normalizada por projeto, a que acrescento a necessidade de ser conhecida a programação calendarizada no tempo dos recursos financeiros (com uma desagregação por fontes de financiamento) a afetar a este plano de investimentos. -----

O Engenheiro Carlos Mineiro Aires, começou por referir que iria limitar a sua intervenção aos sete minutos que estavam destinados aos Conselheiros, porque algumas das intervenções precedentes tinham sido manifestamente longas. Disse considerar que o CSOP deveria ser algo mais do que um órgão meramente consultivo e que, embora ciente das dificuldades do CSOP neste processo, e que a adoção de um procedimento sumário é sempre "um atalhar caminho". -----

Relativamente ao PNI 2030 disse considerar confusos os objetivos estratégicos e o facto de os diferentes documentos disponibilizados serem um somatório de sucessivos acréscimos ao PNI2030 que esteve em consulta pública e que a Ordem dos Engenheiros acompanhou e enviou contributos, sendo que o PNPO tem mais propostas para além das que o PNI 2030 apresenta. Saudou a referência à construção da Barragem de Pisão, que é necessária e já está anunciada, e referiu estarem previstas mais barragens (Nova Fagilde e Ribeira de Cortes), o que não bate certo com o que as políticas que estão atualmente definidas pelo Ministério do Ambiente, tendo referido a importância de se garantir a eficiência hídrica nos regadios. Colocou também a questão do financiamento, tendo enfatizado que um plano tem de ter calendarização e planos de financiamento, nomeadamente para que as empresas nacionais saibam atempadamente com o que irão contar. Levantou algumas questões, nomeadamente quanto ao aeroporto e afirmou o seu entendimento de que Portugal deverá ter um aeroporto "como deve de ser" e com condições para poder competir com Madrid. Tendo terminado o tempo que lhe estava destinado, informou que irá enviar um documento com os contributos e posição da Ordem dos Engenheiros -----

O Arquiteto José Pedreirinho salientou a indefinição estratégica do PNI 2030 e a ausência de uma visão integrada e de uma abordagem para o território em rede. Salientou o facto de considerar áreas onde é



necessário investimento e que estão omissas no Relatório. Referiu também a questão das portagens que deveriam ser objeto de análise pela influência que têm na mobilidade no território. -----

O Doutor Rui Leão Martinho indicou que o PNI 2030 elenca uma série de factos, mas não estabelece prioridades. Não existe uma estratégia global. Falta coerência, uma estratégia que acompanhe todo o documento. A primeira necessidade seria uma visão estratégica de médio/longo prazo para o setor dos transportes, por forma a garantir a mobilidade sustentável de pessoas e mercadorias no País com a melhor relação custo-benefício para os bens exportados. Quem chega a Portugal tem também de ter a melhor mobilidade – custo/benefício. É necessária uma política de preços. Ter em atenção a maior ligação mobilidade – digitalização. Assegurar a concorrência Público/privado nos transportes nas malhas urbanas de Lisboa e Porto. As autoestradas não são utilizadas ou são mal utilizadas-----

O Engenheiro Augusto Ferreira Guedes considerou o PNI 2030 é mais um “plano para 100 anos”, pois estão propostos programas e projetos que não será possível realizar no horizonte 2030. Considerou vaga a referência à terceira travessia do Tejo e isso deve ser reforçado, tanto mais quando já deveria estar a avançar a quarta travessia, Algés-Trafaria, que deveria ser paga pelas concessões existentes. Levantou ainda duas questões relativamente ao abastecimento de água no Alentejo e no Algarve e à dessalinização da água na costa algarvia que deveria ser considerada em futuras concessões. -----

O Engenheiro Carlos Gaivoto evidenciou a necessidade de haver outra formulação que não a tradicional formulação liberal. Entregou o parecer da CPADA escrito e indicou que irá enviar por correio eletrónico a cópia do documento em formato digital. Considerou que o PNPOT tem um grande problema: não resolve os problemas causados pela dispersão urbana e, em particular, os “custos escondidos” a ela associados. O PNI2030, por sua vez, devia dar respostas às preocupações levantadas no PNPOT2018. Estando, contudo, o PNPOT2018 mal formulado nos cenários de evolução sustentável, é difícil ao PNI2030, também, não responder aos problemas de transporte, ambiente, de desequilíbrio funcional e operacional do território devidos à metropolização e à dispersão urbana. Há aqui todo um trabalho de reflexão crítica para se reformular de algum modo alguns projetos ou até o Programa. Algo a fazer, é considerar este PNI2030, uma primeira fase do que se quer atingir em 2050. O Planeamento Estratégico não existe, tem sido abandonado como metodologia. No modelo de território um dos erros é insistir no modelo do *Policentrismo*. O modelo devia ser o *Urban Transit Village* que permitiria reduzir os volumes de circulação e os fluxos motorizados. Em termos de projeto, a infraestrutura ferroviária deve ser melhor equacionada, por exemplo, com a interoperabilidade, mas, isso não é afirmar-se que o Metropolitano vai a Cascais; ao assegurar a interoperabilidade ferroviária com o sistema pesado (Linha de Cascais) acolhem-se, outros modos de capacidade intermédia, como o Tram-Train (dual-vehicle, bi-tensão) e o LRT (Light Rail Transit), resolvendo problemas de acessibilidade sustentável, a montante e a jusante. Por fim, evidenciou que a Geografia Humana foi esquecida. Continuar a insistir no policentrismo é um erro estratégico e como se tem pouco debate público (grandes limitações derivadas do curto período da consulta pública – meses de férias), para o PNI 2030 deverão ser reformulados alguns projetos e alguns subprogramas (ferroviário



pesado e intermédio), por sub-regiões e regiões, como sendo uma primeira fase de 2050. Será necessário fazer, em Portugal, algo equivalente a um Transit Act e num modelo regulacionista institucionalizado, poder haver legislação diferente da que existe, numa formulação socialmente útil. Referiu-se ainda às questões que são colocadas pela Plataforma Alentejo, em que a Geografia de Acessibilidade Integrada Sustentável não trata só de corredores ferroviários, mas, sim na rede ferroviária - quando se pensa na região e em cada sub-região, por isso, será necessário elaborar o Esquema de Coerência Territorial e o Plano Deslocações Urbanas, como instrumentos intermunicipais. Finda a sua intervenção entregou, em mão, o parecer escrito da CPADA. -----

Auscultados os Conselheiros, a Engenheira Natércia Cabral informou que tudo o que for enviado por estes, será distribuído por todos. Seguidamente, passou a palavra aos consultores e aos convidados.---

O Professor Paulo Pinho confessou não estar certo relativamente aos objetivos do PNI 2030. O Plano apresenta um conjunto de investimentos cuja pertinência tem de ser vista setor a setor. Referiu a questão do regadio e a omissão das florestas. Provavelmente o PNI 2030 - nunca terá sido pensado para ser efetivamente um Plano, mas sim um conjunto de projetos, um catálogo dos grandes investimentos. A sua pertinência tem de ser vista setor a setor. Ainda assim, em termos de coerência geral oferece uma boa solução. É necessário assegurar o seu acompanhamento e implementação. Acompanhar com indicadores que remetam para as metas dos planos setoriais. Na sua ausência, não temos referências. É o caso da ferrovia. Não há um Plano Ferroviário Nacional pelo que falta a visão de conjunto para analisar as propostas. Julgo que temos que ver no PNI 2030 as margens de melhoria, admitindo que não foi concebido como um plano nacional. Temos que reduzir as expectativas quando o analisamos, sem prejuízo de todas as recomendações que se justifique fazer com vista à sua melhoria com base num conjunto de sugestões concretas. -----

O Engenheiro Ernesto Martins de Brito referiu-se à intervenção anterior do Professor Doutor Carlos Fonseca Marinheiro no tocante ao envelope financeiro do próximo Quadro Comunitário ainda não estar fechado à conta do Brexit e referiu que gostaria que se chegasse ao fim do PNI com um retorno que possa ser avaliado. Deu o exemplo de em 2020 ainda estarem 18 projetos do Ferrovia 2020 em fase de estudo. Referiu por isso a necessidade de ter um modelo financeiro e de riscos na fase seguinte de desenvolvimento do PNI 2030, com os condicionalismos para se obter retorno. Em 2025/2026 já devia haver retornos. É necessário realismo e pragmatismo. Ter isso em atenção no corredor de altas prestações Norte-Sul. -----

O Engenheiro Martins de Brito, na sequência de algumas questões suscitadas, salientou a necessidade de existir um desígnio nacional, quanto à ferrovia, uma estratégia e visão global estruturada que possa dar corpo a um plano ferroviário nacional, como instrumento de referência de longo prazo na articulação dos programas de investimento futuros. Relativamente às observações feitas sobre uma nova ligação Lisboa-Porto esclareceu que, da análise feita pelos consultores, os quatro troços que foram selecionados



pela IP para os investimentos de "quadruplicação" da Linha do Norte coincidem com as secções da Linha do Norte mais críticas do ponto de vista operacional, isto é, onde as capacidades utilizadas estão já mais próximas da saturação, gerando congestionamentos e elevada instabilidade horária com consequente degradação da qualidade oferecida e restrições severas de disponibilidade de canais. Os troços foram assim, no seu entendimento e para aquela perspectiva e objetivo, bem selecionados. -----

Relativamente aos investimentos no Corredor internacional sul (Sines - Évora - Caia) e à sua oportunidade e urgência, alertou para o que se está a passar em Espanha que acelerou fortemente a realização da Linha da Estremadura (Madrid-Badajoz) duplicando o investimento em 2019 relativamente a 2018, prevendo a sua conclusão em 2023. Não há muito tempo a perder e Portugal está a ficar para trás relativamente ao que se está a passar na Península Ibérica no domínio da competitividade no transporte internacional de mercadorias. -----

O Engenheiro Mário Fernandes referiu que a IP irá desenvolver todos os esforços para executar as intervenções que resultarem dos presentes trabalhos. Recusou a ideia de "catástrofe" ou que o que está em análise seja uma mera lista de hipóteses. Referiu que, à IP, foi solicitada uma análise das infraestruturas existentes e um levantamento dos constrangimentos atuais. Foi com base nessa análise que a IP apresentou as suas propostas ao Governo. A proposta da IP foi depois complementada na Assembleia da República, através dos contributos dos Grupos Parlamentares e das CIM. Disse considerar que existe um paradigma na rodovia quanto à capacidade: há níveis de procura para os quais uma via por sentido é insuficiente, mas duas vias por sentido já representam uma capacidade excessiva. Não gostamos de ter estradas vazias, mas também não devemos criar as condições para ter comboios vazios. É necessária capacidade e redundância para dar resposta adequada aos desafios da próxima década. --

O Doutor Carlos Vasconcelos da Medway salientou a falta de um plano estratégico nacional para a ferrovia que refira também, claramente, quanto o País está disposto a gastar. Temos que construir pela base e não começar pelo telhado. O país tem que definir claramente e com urgência o que quer da ferrovia. Tem que priorizar investimentos. Considerou necessário envolver as forças políticas nacionais à volta desse plano e lançar o desafio aos partidos políticos e *stakeholders* para trabalhar em conjunto. Não pode haver variações a cada quatro anos, com a mudança de governo. É preciso que os privados sintam segurança nas decisões para estarem dispostos a investir. A Medway fez um desafio a todos os partidos políticos. Apelou ao CSOP no sentido de transmitir esta necessidade de se promover o envolvimento das forças políticas e o seu compromisso com o que for definido. -----

O Engenheiro Álvaro Fonseca, Presidente da Takargo, reforçou a necessidade de uma estratégia de longo prazo, mas com preocupações de intervenção a curto prazo. -----

A Doutora Fernanda do Carmo frisou que o enquadramento estratégico territorial nacional para análise do PNI tem de ser necessariamente o PNPOT, tal como decorre da recente Lei da Assembleia da República que aprovou a sua revisão e que estabelece que o PNI deve ser elaborado em articulação com o PNPOT



e definir os projetos estruturantes que concretizem as opções estratégicas e o modelo territorial nele preconizados. Mais salientou que embora concorde que em alguns setores, como a ferrovia, podem faltar estratégias setoriais para enquadrar devidamente os projetos constantes no PNI, uma vez que o PNPOT pelo seu caráter macro e abrangente não é suficiente para análises setoriais específicas, há que ter em conta que os estudos setoriais produzidos e apresentados nesta reunião visam, precisamente, colmatar essa falta. Terminando, apelou à consideração do fator tempo, pois a fase atual é a de análise dos projetos de investimento, tendo vista a urgente concretização de infraestruturas há muito identificadas com determinantes para eliminar estrangulamentos territoriais, não se oferecendo possível ficarmos-nos pela discussão da falta de estratégias. Quanto às questões levantadas pelo representante da CPADA referiu que independentemente das considerações que cada entidade possa ter sobre o PNPOT e não sendo este um dogma para todos os problemas, o certo é que foi aprovado pela Assembleia da República e apresenta uma estratégia clara, nomeadamente no que se refere à contenção da artificialização do solo, concentração da urbanização e edificação e organização policêntrica do território. -----

Nada mais havendo a tratar, a Engenheira Natércia Cabral agradeceu a presença de todos e deu por encerrada a reunião de que se lavrou a presente ata, que vai ser assinada que vai ser assinada pela Presidente e pela Secretária do CSOP. -----

Lisboa, LNEC, 10 de janeiro de 2020



Engenheira Natércia Marília Magalhães Rêgo Cabral, Presidente

Doutora Fernanda Maria Rosa do Carmo, DGT, Secretária