



ATA NÚMERO DOIS

Aos catorze e aos quinze dias do mês de maio de dois mil e vinte, às nove horas, reuniu, em sessão não presencial, o Conselho Plenário do Conselho Superior de Obras Públicas, adiante designado CSOP, contando com a participação dos 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; -----
- Doutor Francisco Maria Malheiro Calheiros e Menezes, 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; -----
- Engenheiro Luís Braga, da Cruz, na qualidade de personalidade de reconhecido mérito designada pelo Ministério das Infraestruturas e Habitação; -----
- Engenheiro José António Ferreira de Barros, na qualidade de personalidade de reconhecido mérito designada pelo Ministério da Economia; -----
- 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; -----
- Engenheiro Técnico Augusto Ferreira Guedes, em representação da Ordem dos Engenheiros Técnicos; -----
- Engenheiro Técnico José Manuel Soares de Sousa, 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. -----

Esteve presente também o Doutor Manuel Têves Vieira, da UTAP – Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos. -----

Na sessão de dia 15 de maio de 2020, o Doutor Francisco Maria Malheiro Calheiros e Menezes, não esteve presente, tendo sido representado pelo Doutor António Abrantes. -----

Estiveram também presentes nesta reunião, a convite da Presidente do CSOP, os seguintes participantes:

- Engenheiro Gonçalo Leal, Diretor-Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural do Ministério da Agricultura, Ponto Focal para a Área Temática do Regadio; -----
- Engenheira Sónia Camisa, do Ministério do Ambiente e da Ação Climática, Ponto Focal para a Área Temática do Ambiente; -----
- Engenheiro Jerónimo Cunha, do Ministério do Ambiente e da Ação Climática, Ponto Focal para a Área Temática da Energia; -----
- Engenheiro David Alves, do Ministério do Ambiente e da Ação Climática; -----
- Engenheira Olinda Pereira, do Ministério do Ambiente e da Ação Climática; -----
- Engenheiro Miguel Nunes, Diretor do Departamento de Gestão Direta da ERSAR – Entidade Reguladora dos Serviços de Águas e Resíduos; -----
- Doutor Miguel Leal de Faria, da UTAP – Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos; ---
- Professor Doutor Paulo Pinho, Coordenador da Comissão Técnica; -----
- Professor Doutor Fernando Veloso Gomes, Membro da Comissão Técnica; -----
- Professor Doutor António Pais Antunes, Membro da Comissão Técnica; -----
- Professor Doutor António Gomes Martins, Consultor da Comissão Técnica; -----
- Professor Doutor Ricardo Serralheiro, Consultor da Comissão Técnica; -----
- Engenheiro Pedro Serra, da KPLN, Consultor Externo do CSOP; -----
- Engenheiro Acúrcio Santos, Consultor Externo do CSOP; -----
- Engenheiro Ernesto Martins de Brito, Consultor Externo do CSOP; -----
- Engenheiro António Lemonde de Macedo, Investigador e Diretor do Departamento de transportes do LNEC; -----
- Engenheira Elisabete Arsénio, Investigadora do LNEC. -----

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

Sessão Plenária de 14 de maio: -----

1. Período antes da Ordem do Dia; -----
2. Exposição feita pelo LNEC – Engenheira Elisabete Arsénio – Mobilidade Sustentável e Transportes Públicos; -----
3. Exposição feita pela KPLN - Engenheiro Pedro Serra – Área Temática do Ambiente; -----
4. Esclarecimentos prestados pelos Consultores aos Conselheiros; -----
5. Exposição feita pela UTAP – Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos – Dr. Miguel Leal de Faria - Análise Económica e Financeira do PNI 2030; -----
6. Esclarecimentos prestados pela UTAP aos Conselheiros. -----

Sessão Plenária de 15 de maio: -----

7. Exposição do Relatório da Comissão Técnica – Análise de Coerência e de Interdependências das propostas do PNI 2030, Conclusões e Recomendações Gerais; Áreas Temáticas do PNI 2030 - Professor Doutor Paulo Pinho – Coordenador, Professor Doutor António Pais Antunes (Mobilidade e Transportes), Professor Doutor Fernando Veloso Gomes (Ambiente), Professor Doutor António Gomes Martins (Energia), Professor Doutor Ricardo Serralheiro (Regadio); -----
8. Esclarecimentos prestados pela Comissão Técnica aos Conselheiros. -----

A Engenheira Natércia Cabral deu as boas vindas e verificou a existência de *Quorum* para iniciar a reunião. Informou de que, dos conselheiros, havia duas ausências justificadas e que duas entidades ainda não tinham designado representantes o Ministério do Mar e o Conselho de Concertação Territorial, neste último caso para substituição do conselheiro Dr. João Ataíde das Neves. -----

Prosseguiu informando que, de acordo com a Convocatória, seguir-se-ia um “período antes da ordem do dia” e que aproveitava esse período para informar de que a reunião iria ser gravada, tal como tinha sido feito na reunião de 10 de janeiro, caso não houvesse objeções, como facilitador para a elaboração de Ata, sendo as gravações destruídas após a aprovação da mesma. -----

Seguidamente, solicitou aos consultores que iam fazer apresentações e aos conselheiros na fase de esclarecimentos que tentassem manter as suas apresentações dentro do tempo disponível. Lembrou que ainda existem mais duas fases de participação, a seguir - a dos contributos escritos e a fase de votação com a possibilidade de fazer declarações de voto. -----

Referiu que foi indicado na Convocatória que não foi imposto limite à extensão dos contributos escritos, mas foi solicitado que fossem dados de forma concisa para permitir uma melhor análise e facilitar a transcrição que deles for feita. Solicitação que foi renovada. -----

Por fim, informou sobre os passos seguintes: -----

- Elaboração da Ata com base nos registos e circulação da mesma para aprovação, mediante consulta escrita. -----
- Receção e análise dos contributos escritos. -----
- A Comissão técnica fará a avaliação dos assuntos que entenda introduzir no respetivo relatório, produzindo um relatório final que terá em atenção quer a Ata quer os contributos. -----



- Com base em todos os documentos que foram tratados, ao longo deste processo, será feita uma proposta de conclusões e recomendações e de aprovação que o Conselho Permanente fará ao Conselho Plenário. -----
- Essa proposta, será submetida a votação, por consulta escrita, acompanhada de todos os elementos que integraram o processo. -----
- Após votação todo o processo será enviado à tutela e publicado no "site" do CSOP. -----

A Engenheira Natércia Cabral passou a palavra aos Conselheiros que pretendessem intervir nesta fase. O Engenheiro Carlos Gaivoto questionou se o Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030) depois de publicado tem ou não tem hipótese de ser revisto. -----

A Engenheira Natércia Cabral esclareceu que a revisão dos projetos e dos programas depende da decisão da tutela, não é o CSOP que pode tomar essa decisão. O CSOP apresenta a análise que foi feita, mas a decisão não compete ao CSOP. -----

O Engenheiro Carlos Gaivoto voltou a questionar se no parecer final o CSOP recomendar a revisão do PNI se a tutela terá isso em consideração. -----

A Engenheira Natércia Cabral informou de que o Conselho pode fazer essa recomendação, mas o parecer de CSOP não é vinculativo, é o que está previsto no Decreto Regulamentar. -----

O Engenheiro Carlos Mineiro Aires informou de que iria participar num Webinar promovido pelo IMT com membros do Governo e que havia uma questão que gostaria de colocar que é o facto de existir uma alteração de circunstâncias grave com a pandemia. Esta lição que não se sabe quando irá terminar obrigará a repensar alguns aspetos do PNI 2030 nomeadamente na área dos transportes e outras áreas afins ligadas ao problema, por forma a aumentar e a melhorar determinadas soluções e aumentar a resiliência de algumas das infraestruturas do país. -----

A Engenheira Natércia Cabral respondeu que, face aos últimos acontecimentos, será necessário fazer revisão do que é proposto porque há muita coisa que mudou. O CSOP solicitou aos consultores que, na medida do possível, já fizessem alguma reflexão no relatório e há, pelo menos três, em que essa reflexão de alteração de conjuntura foi feita, ferrovia, ambiente e análise económica e financeira. Referiu, ainda, que podemos fazer essa proposta ao governo, que tomará as suas decisões. Como atrás referido, os pareceres do CSOP não são vinculativos de acordo com o Decreto Regulamentar. -----

O Professor Doutor Carlos Fonseca Marinheiro partilhou uma questão institucional, que considera poder ter a sua importância que foi um artigo que saiu no jornal Público em que um conjunto de confusões foram feitas pelo jornalista que atribui ao Conselho Superior de Obras Públicas aquilo que era apenas a opinião de um dos estudos, que tinha sido contratado, em que, designadamente, se atribuía ao Conselho Superior de Obras Públicas a validação de uma solução de ligação ferroviária Lisboa-Porto e também já o próprio elencar das fichas de investimentos prioritários e consensuais, o que ainda não tinha sido objeto de deliberação no Conselho Plenário. Afirmou que é uma questão da qual se deve tomar nota, até para efeitos de Ata. Reforçou que este tipo de situação não deveria repetir-se porque o CSOP ainda não tinha deliberado sobre qualquer um daqueles documentos. -----

A Engenheira Natércia Cabral respondeu afirmando que a partir do momento em que os relatórios saem para vinte e uma entidades, consultores e pontos focais a informação e o conhecimento deles é



incontrolável. No entanto, o que diz o Decreto Regulamentar é que o parecer do Conselho é aquele que for aprovado pelo Plenário, sobre isso não há dúvida, e quando for aprovado vai para o "site" do CSOP e é entregue à tutela. Referiu que os jornalistas podem dizer o que quiserem, são opiniões não é o parecer do CSOP. Acrescentou que não ia dar muita importância, porque outro jornalista dirá outra coisa qualquer, não valerá a pena valorizar o que não tem valor. -----

O Engenheiro José António Barros mencionou que recentemente o Ministro Pedro Nuno Santos referiu que, dentro das possibilidades, deveria ser acelerado todo o processo de investimento público, o que faz sentido, visto estarmos numa situação económica complicada. Referiu que o Estado vai ter que acelerar todos os meios de investimento estruturante, como já estão a fazer outros Estados. Considera fundamental que Portugal e os Estados membros, neste momento, acelerem todos os investimentos estruturantes atuando em contraciclo para apoiar a economia e, neste sentido, acredita que a reprogramação no sentido da aceleração será feita. -----

O Doutor António Almeida Henriques referiu que o Conselho está a pronunciar-se sobre um documento que foi produzido num determinado cenário. A Associação Nacional de Municípios teve oportunidade de colocar algumas reservas em relação às prioridades que este documento continha. Mencionou que o mundo e Portugal mudaram muito do ponto de vista do processo que estamos a atravessar. Referiu que estamos sem saber quais são os apoios que a União Europeia vai decidir, se vão haver empréstimos, fundos não reembolsáveis, e que, tudo isso irá afetar a capacidade de investimento do país. Acrescentou que nessa lógica, e se a Presidente estivesse de acordo, quando enviasse o seu contributo para além da análise dos documentos poder-se-ia adotar um procedimento do envio de contributos também prospetivos por forma a que Governo saiba que o CSOP procurou ser proactivo nesta análise. -----

A Engenheira Natércia Cabral agradeceu a intervenção do Doutor António Almeida Henriques e referiu que o Conselho Permanente está inteiramente de acordo com a sugestão feita e que seria excelente se os Conselheiros a quisessem adotar. -----

O Professor Doutor Joanaz de Melo afirmou que a Covid veio introduzir alterações e que o PNI que já sofria de vários problemas metodológicos, entre os quais a ausência de definição de prioridades, será muito mais crítico no período que se avizinha porque haverá menos dinheiro disponível, pelo que vai ser ainda mais importante selecionar com muita cautela o que será feito. Referiu que há tendências consensuais como a mobilidade ou o ambiente, mas há, claramente, tendências diferentes e a disponibilidade financeira será menor. Sublinhou a importância da reflexão do CSOP no sentido de fornecer à tutela uma mensagem forte relativamente aos aspetos consensuais e, por outro lado, refletir e perceber a razão das não consensualidades. -----

A Engenheira Natércia Cabral manifestou a sua concordância com o Professor Doutor Joanaz de Melo e referiu que seria interessante se os Conselheiros quisessem avançar com sugestões com o que poderão ser as novas prioridades. Sugeriu que poderia haver uma reflexão conjunta neste âmbito. -----

Seguidamente a Engenheira Natércia Cabral deu por encerrado este período e passou a palavra à Engenheira Elisabete Arsénio, do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, para fazer a apresentação do relatório sobre "Análise Estratégica do Investimento previsto para o subsector da Mobilidade Sustentável e Transportes Públicos". -----

De seguida, o Engenheiro Pedro Serra usou da palavra para fazer a apresentação do relatório sobre "Análise do PNI 2030 na área temática Ambiente". -----

Após as apresentações a Engenheira Natércia Cabral deu a palavra aos Conselheiros. -----

O Professor Doutor Joanaz de Melo manifestou a sua concordância com o que foi dito, mas exprimiu a sua preocupação com o que não foi dito, considerando que um dos problemas graves do PNI é a falta de uma doutrina geral. Disse que as apresentações vieram dar apoio à definição de prioridades, mas mostrou-se preocupado com a ausência da componente doutrinária de alguns elementos importantes que estão em falta. Afirmou que a mobilidade e a prioridade ao transporte público, são essenciais, assim como a coerência e coesão territorial, mas considera que faltam ferramentas para um outro paradigma. Para se conseguir fazer uma preferência entre transporte individual e transporte público coletivo é preciso assumir o transporte público como um serviço público essencial o que considera não ter sido assumido no PNI 2030. Referiu, ainda, que existem algumas ferramentas omissas como a criação de uma taxa de carbono que financie medidas para o transporte público, não sendo apenas uma questão de investimento, mas também uma questão de operacionalização. Disse que ambos os oradores focaram um aspeto da maior importância que é o custo/eficácia. Os investimentos que forem feitos têm que estar dentro deste âmbito ter em conta a definição de requisitos de qualidade do serviço, o que presentemente não existe. Manifestou o seu interesse e concordância com a maior parte do que foi apresentado no domínio ambiental, nomeadamente na necessidade de haver recuperação de custos na gestão dos sistemas do ciclo urbano da água, que deve ser mantida mesmo em tempos de crise. É favorável às tarifas sociais e desfavorável relativamente ao levantamento de tarifas genérico que considera ser um sinal gravíssimo contra a eficiência. Acrescentou um aspeto, que considera uma omissão, que tem a ver com a conservação da biodiversidade, falar de ambiente e não falar de biodiversidade é uma lacuna muito importante de que o PNI sofre gravemente. Considera que a crise da biodiversidade é tão grave como a crise climática e que é essencial que os investimentos tenham em conta esta dimensão. -----

O Engenheiro António de Castro Fernandes considera que o Engenheiro Pedro Serra levantou questões fundamentais relativamente ao ciclo urbano da água quer no que diz respeito às redes e à sua conservação e manutenção, assunto que considera da maior importância, quer no que diz respeito ao investimento. Verifica-se que ainda falta fazer muita coisa sendo que quer os municípios quer a Águas de Portugal têm um papel fundamental. Referiu que o investimento ao nível municipal, que a Águas de Portugal pode patrocinar, deve avançar. Reforçou que esta é uma área muito importante em que se deve completar tudo o que há para fazer e corrigir o que não foi alvo de boa manutenção. Manifestou a sua total concordância com o Engenheiro Pedro Serra quanto à questão dos resíduos, considera que o processo de privatização não melhorou o sistema de participação dos cidadãos que hoje não estão melhor servidos, tendo os municípios perdido o controle deste sistema. No entanto, reforçou que ao nível da tutela há todo o interesse que o assunto seja analisado para que não caia no esquecimento e não venham a existir problemas graves no que se refere à gestão dos resíduos sólidos. -----

O Engenheiro Luís Braga da Cruz começou por referir que na reunião de janeiro tinha mencionado que a tarefa cometida a este Conselho era complexa, o calendário apertado e que havia pouca margem de manobra do Conselho para infletir decisões que já estavam relativamente consolidadas. Considera que

hoje o "mar" de incerteza é ainda maior, face a uma crise cujos impactos não podem ainda ser avaliados. Manifestou o seu apreço pelos relatórios apresentados que considerou de bastante qualidade. Manifestou satisfação por o relatório da Comissão Técnica ter tido o cuidado de integrar preocupações que os conselheiros foram exprimindo na primeira reunião. Saliu que, em quase todos os relatórios, é referida a insuficiência de informação sobre as intenções de projetos e programas, o que dificulta o processo de avaliação. Mencionou que o relatório da UTAP foi o que mais preocupação lhe levantou. Corretamente, este relatório indica que é necessário fazer uma análise económica e financeira dos investimentos, o que comporta análises custos/benefícios e também de viabilidade económica e financeira para garantir o retorno dos investimentos. Porém, nesta fase, o PNI não tem informação que o permita fazer. Saliu que, na análise elaborada pela UTAP, a verificação do enquadramento orçamental no período de execução do Plano, é também uma questão crítica. Referiu que, neste momento, estamos confrontados com uma situação anormal e instável, sendo difícil garantir as fontes de financiamento, em especial pela incerteza que envolve o próximo Quadro Financeiro Plurianual da União Europeia, para 2021-2027. Neste âmbito, o relatório da UTAP admite ser provável que o PNI 2030 tenha de alterar o calendário e o portfólio dos projetos, ficando o trabalho do Conselho em risco de não ser convergente. Relativamente ao relatório da Engenheira Elisabete Arsénio considera ser um trabalho muito exaustivo, que reconhece ter de se associar a cada projeto uma análise de custos/benefício. Quanto ao relatório do engenheiro Pedro Serra que também considerou de muito interesse, sublinhou a vantagem da análise do PNI na área do Ambiente dispor de excelentes documentos estratégicos subsetoriais, o que muito facilita o trabalho de avaliação. Colocou duas questões ao Engenheiro Pedro Serra: a primeira sobre a diferente expressão territorial do cumprimento de algumas metas, que faria sentido aprofundar; a segunda referente ao atual défice de competência dos serviços desconcentrados regionais do Ambiente, o que implica que o cumprimento dos projetos e a garantia de satisfação dos compromissos fiquem muito aquém do desejável. Exemplo disso, a inaceitável ausência de fiscalização dos planos de ordenamento das albufeiras. Por último felicitou o Engenheiro Pedro Serra pela forma como terminou o relatório ao mencionar que é necessário fazer um reforço da legislação ambiental e por ter manifestado preocupações com a coesão territorial, o que considera determinante e decisivo para que o impacto do PNI seja significativo para a sociedade portuguesa como um todo e para a sua economia. -----

O Engenheiro Carlos Mineiro Aires manifestou a sua concordância com o facto de, nesta fase, o investimento ser urgente, prioritário e necessário ao país sendo o PNI 2030 uma grande oportunidade para fomentar a economia. Sublinhou que os défices de competências que existem nos serviços do ambiente são comuns a outros serviços do Estado. Felicitou os autores dos relatórios, mencionou que o relatório da Engenheira Elisabete Arsénio estava muito bem organizado e considera que a questão da resiliência e da crise pandémica terão, possivelmente, que ser incorporados. Achou o relatório do Engenheiro Pedro Serra excelente, muito abrangente e espelhando a realidade do País. Referiu que um dos aspetos que mais o agradou foi o diagnóstico de dúvidas com as respostas incorporadas. Fez referência à questão da biodiversidade levantada pelo Professor Doutor Joanaz de Melo e considera que um Plano Nacional de Investimentos que tem objetivos e metas definidos devia fazer referência à

manutenção e conservação da biodiversidade o que não foi uma prioridade, mas pode ser uma preocupação. -----

O Engenheiro Carlos Gaivoto agradeceu as apresentações que considerou bastante esclarecedoras e lembrou a inexistência de projetos e estudos consentâneos com os programas que permitam uma melhor análise tanto do ponto de vista financeiro como da estratégia. Mencionou que o PNI 2030 refere como muito importante a competitividade e inovação do território português, mas ressaltou que a existência de um fenómeno de metropolização do território pela concentração de muita gente em determinadas áreas geográficas leva a que a CPADA veja com alguma preocupação a fragilidade com que estes instrumentos nacionais de planeamento analisam e avaliam estas questões. Referiu que o PNI 2030 revela ausência de planeamento estratégico em diversas áreas, nos transportes não existe uma estratégia sobre acessibilidade sustentável ligada ao ordenamento do território, também se revela falta de estratégia na questão da água, dos resíduos e dos passivos ambientais. Tudo isto leva a uma outra questão que é como se faz a gestão de todas estas infraestruturas. Em sua opinião quer na mobilidade e transporte quer na questão da água e ambiente não se vislumbram pistas condutoras para se transformar até 2050 tudo o que de mal foi feito no território. -----

A Engenheira Natércia Cabral deu a palavra aos consultores. -----

A Engenheira Elisabete Arsénio referiu que a questão da taxa de carbono mencionada pelo Professor Doutor Joanaz de Melo foi referenciada no relatório. Devido ao tempo curto da intervenção e não esquecendo o âmbito e o contexto de PNI 2030 se concentrar nos investimentos infraestruturais, a apresentação não incidiu nesse âmbito. Reforçou que está expressa no relatório o papel da aplicação de outras medidas não infraestruturais e que refere a aplicação do princípio do utilizador pagador e do poluidor-pagador, que em termos de política de transportes europeia se revelarão necessários e se podem traduzir no futuro na internalização dos custos externos ambientais dos transportes tal como apontado pela intervenção da Comissão Europeia na última Conferência Europeia de Transportes realizada em Dublin. Considera que as medidas não infraestruturais podem completar as infraestruturais e são importantes para atingir objetivos de sustentabilidade financeira. Relativamente ao aspeto dos requisitos de qualidade do serviço de transporte público também remete a questão para o relatório uma vez que, tratando-se de um aspeto não infraestrutural que está fora do âmbito do PNI 2030, não foi abordado na apresentação, não obstante o interesse do assunto. Comentando a intervenção do Engenheiro Carlos Gaivoto, referiu a importância da opção que está a ser tomada de se contar no CSOP com um conjunto de Conselheiros com experiências válidas, que em conjunto com consultores e o LNEC conseguem construir um caminho comum e alterar paradigmas. Por último mencionou a sua concordância quanto à questão da metropolização excessiva do território, e referiu a recomendação de serem exploradas sinergias com o programa de valorização do interior que foi abordado do relatório do LNEC. -----

A Engenheira Natércia Cabral frisou que as apresentações, geralmente, não conseguem transmitir tudo o que está nos relatórios e não conseguem substituir a sua leitura. -----

O Engenheiro Pedro Serra começou por dizer que ainda há muito para fazer, muitos problemas para resolver neste âmbito, nomeadamente ao nível da condicionalidade que tem que ser imposta para que os problemas possam ser resolvidos de forma duradoura. Relativamente à questão da biodiversidade

mencionada pelo Professor Doutor Joanaz de Melo considera que não é um problema de infraestruturas, mas de condicionalidade que se deve impor a todas as infraestruturas que venham a beneficiar destes investimentos. Relativamente às considerações do engenheiro Carlos Gaivoto, referiu que este é um Plano de Infraestruturas e abordar a temática da governança no próprio Plano coloca algumas dúvidas. Acha que podem ser postas algumas questões, mas haverá que ponderar diversos valores como a autonomia das autarquias locais, o que a legislação municipal diz sobre a recuperação de custos. Considera que em todos estes documentos não é por falta de estratégia que não se chega aos resultados pretendidos, o que tem faltado, muitas vezes, é a capacidade para o "enforcement", é a falta de capacidade para se fazer cumprir a lei, a tolerância para com situações em incumprimento. -----

Passando ao ponto seguinte da Ordem do Dia, a Engenheira Natércia Cabral solicitou ao Doutor Miguel Leal de Faria que fizesse a apresentação do relatório sobre "Análise Económica e Financeira do PNI 2030". A Engenheira Natércia Cabral agradeceu ao Doutor Miguel Leal de Faria pela apresentação, que classificou como excelente, muito clara. Seguidamente, deu a palavra aos Conselheiros, começando pelo Engenheiro Francisco Asseiceiro. -----

O Engenheiro Francisco Asseiceiro começou por valorizar a qualidade das apresentações e dos relatórios previamente distribuídos. Há um aspeto que importa focar na atual conjuntura que é a importância do serviço público. E, fundamental também para a retoma da economia, é o aumento do investimento público que se tem situado apenas em 1.5% quando deveria andar pelos 5% do PIB. Por outro lado, são conhecidas as atuais dificuldades de empresas e de estruturas públicas em consequência do período de escasso investimento, que agora se traduz em dificuldades na elaboração de projetos e na realização das obras. É necessário investimento público. As estruturas, nomeadamente da Administração Pública têm que ser preparadas para um grande esforço de concretização de investimento. No quadro das empresas públicas, designadamente de transportes, é necessário dar importância às empresas de âmbito nacional, nos investimentos na Ferrovia e Rodovia, para tentar dar resposta e contribuir para um desenvolvimento equilibrado do território. Também resulta da atual conjuntura (pandemia) associar os investimentos a um processo de reindustrialização, de produção e consumo de proximidade e até substituição de importações por produção nacional. Disse considerar notável o facto de a UTAP ter conseguido fazer um relatório tão bem elaborado, tendo em conta a pouca informação existente no PNI. Chamou a atenção para o modelo económico dos investimentos, quando sabemos que, muitas vezes, o investimento privado arrasta consigo alterações estruturais no modelo empresarial e no modo de produção. Isto tem impacto na socioeconomia. E algumas novidades tecnológicas, apresentadas com uma atratividade muito ampliada, facilitam a aceitação de tais alterações, têm um efeito menos forte do que possa parecer na transição do transporte individual para o coletivo e afastam os centros de decisão para fora do país. Além disso, determinados modelos de negócio arrastam consigo condições de trabalho baseadas na precariedade. Não sei se este tipo de impacto na socioeconomia é considerado nas análises custo-benefício, mas no momento atual, é grande a possibilidade de virem a ser maiores as diferenças sociais. Alertou para a importância destas vertentes no desenvolvimento do equilíbrio territorial e para a sustentabilidade em vários setores de atividade. Irá enviar um contributo escrito. -----

A Engenheira Natércia Cabral agradeceu esta intervenção e passou a palavra ao Professor Doutor Carlos



Marinheiro, que considerou os aspetos referidos no relatório da UTAP realmente críticos relativamente ao PNI. Frisou ser essencial e urgente um calendário de implementação dos projetos, bem como mais detalhe acerca dos seus custos e de como irão ser financiados, para que o Programa, como um todo, seja o mais credível possível e seja um plano orientador das decisões de investimento quer da administração pública, quer das entidades privadas que possam concorrer com os seus projetos de investimento. -----

O Engenheiro Carlos Gaivoto usou da palavra em seguida, começando por salientar uma das fragilidades do PNI, que é a inexistência de projetos elaborados e sustentados com estudos de viabilidade económico-financeira. O mais importante e que, na sua perspectiva, a UTAP teve dificuldade em fazer e não está bem explícito, é o impacto socioeconómico do investimento, sobretudo nos 3 circuitos que estão a ser trabalhados. Chamou a atenção para o facto de não se estar a trabalhar apenas em infraestruturas de longa duração, mas também em inovação tecnológica e também, de algum modo, em algumas redes que têm diretamente a ver com a oferta de serviços, modos de produção e consumo. Será conveniente que estes 3 circuitos estejam presentes. Também seria interessante perceber o impacto de alguns programas sobre o emprego, os ganhos e até em termos de saúde – poluição, emissões, transporte público, mobilidade sustentável - mas nada está quantificado porque há, a montante, o problema dos planos de deslocamentos urbanos, que não estão regulamentados devidamente. Quando se fala de sustentabilidade não estamos só a falar de ambiente e energia, mas de tudo de forma integrada e coesa. Quando há investimento não planeado, este não deve acentuar o desequilíbrio do território. A grande dificuldade não está só nas análises custo-benefício. Confessou não estar esclarecido relativamente à viabilidade de cada um dos programas e ao seu impacto na economia portuguesa. É perceptível a tentativa de esforço orçamental, mas isto não basta. É preciso analisar caso a caso, programa a programa, projeto a projeto. As questões estratégicas não estão a ser equacionadas e isso passa necessariamente por discutir outras que estão além do investimento de longa duração, inovação tecnológica ou produção, que são as ofertas de serviço público e de redes postas recentemente em concurso. Estas são questões muito pertinentes, que têm muito a ver com o nosso futuro a curto, médio e longo prazo. -----

O Engenheiro Pedro Serra começou por salientar que existe uma aposta forte no PNI, no que diz respeito ao ciclo urbano da Água, a cargo do Grupo Águas de Portugal (AdP), o que considera compreensível, já que os 2.000ME de investimentos a realizar ao longo de 10 anos são coisa pouca quando comparado com o já feito pelo Grupo e com a sua capacidade. No entanto, chamou a atenção para o facto de parte importante dos investimentos nesta área ser das autarquias. Neste aspeto, salientou a importância das parcerias entre as autarquias e a AdP, já que, na sua opinião, se o Grupo não estiver fortemente envolvido, corre-se o risco de os projetos não se concretizarem, por falta de capacidade financeira das autarquias. Disse considerar que o que falta fazer em relação ao ciclo urbano da água é pouco, comparado com o passado e o Grupo tem capacidade para o fazer. O que falta fazer tem a ver sobretudo com as CIMs e é em baixa. Se houvesse entendimento entre si e se aceitassem ser parceiras da AdP, seria fácil resolver o que falta. Mas é preciso aceitar as regras, nomeadamente quanto à recuperação de custos. Esta questão tem que ser olhada pois entende que se a AdP não for envolvida no processo, dificilmente se vai conseguir concretizar o investimento previsto. -----

O Doutor Miguel Leal de Faria realçou a robustez do grupo AdP, conforme referido pelo Engenheiro Pedro Serra, como uma nota importante que traz bastante segurança para o pressuposto assumido sobre a intervenção a considerar. No caso do Ciclo Urbano da Água, disse acreditar que boa parte dos projetos poderá ser financiada, o que robustece o pressuposto. Continuará a ser necessária análise custo-benefício no sentido alargado da palavra. Os impactos devem ser vistos de uma maneira lata, que inclua emprego, inclusão, impactos ambientais, etc. Reiterou a necessidade de continuar a realizar análise de méritos por projeto e por obtenção de retorno. Em resposta à intervenção feita pelo Engenheiro Carlos Gaivoto, esclareceu que a UTAP não quis limitar a proposta a uma mera análise custo-benefício e outras abordagens como "Wide Economic Benefit" (WEB). Não se pretendeu limitar o relatório a uma mera análise económica dos projetos. Frisou que as análises não existem no âmbito do PNI, mas jamais se tomará uma decisão sobre os projetos concretos sem essa análise prévia. -----

O Engenheiro José Barros frisou que o Parecer do CSOP deverá alertar o Governo não só para a alteração que deve decorrer dos efeitos da pandemia e que não se reflete só nas receitas do Estado, mas também no efeito que terá nas empresas privadas, algumas já com reconhecida incapacidade para muitos destes projetos (o que terá como consequência entregar boa parte dos mesmos a Espanha), mas para a utilização de fundos estruturais e utilizando os meios existentes para ultrapassar os níveis de déficit e de dívida, é necessário reforçar todos os meios de execução do PNI e apoio às empresas privadas. É necessário repensar estrategicamente este programa. É fundamental mudar o "chip" da globalização para uma centralização dentro da Europa de cadeias de valor mais curtas, o que vai dar a muitas empresas portuguesas uma oportunidade muito significativa de as integrarem, se tiverem capacidade financeira para desenvolver projetos. -----

O Engenheiro Pedro Serra esclareceu que, no que respeita ao Ciclo Urbano da Água, existem operadores privados que podem fazer - e têm feito - investimentos e obviamente, devem ser considerados na implementação deste plano. -----

Seguidamente, interveio o Eng.º Miguel Nunes, em nome da ERSAR, que destacou a necessidade de investimento na reabilitação, sem esquecer a expansão, enfatizando a questão da acessibilidade ao saneamento, em que existem entidades gestoras com níveis ainda muito baixos de acessibilidade física ao serviço (a média dos municípios rurais é de 72%). Fazendo um cálculo muito rápido estimou que, em reabilitação, para os próximos 10 anos, seriam necessários cerca de 2.500M€, para se cumprirem os pressupostos estabelecidos pela ERSAR no guia de avaliação da qualidade dos serviços de águas e resíduos prestados aos utilizadores (Guia Técnico n.º 22 da ERSAR). Considerou ainda muito importante o reforço de investimento no Ciclo Urbano da Água. Salientou a importância de as entidades gestoras ganharem escala, nomeadamente através de agregações, tendo em vista o aumento da sua resiliência e eficiência. No que respeita aos resíduos, chamou a atenção para a nova diretiva-quadro da EU, que vem impor a recolha seletiva de bio resíduos e a sua respetiva valorização, o que implicará novos investimentos, pelo que tem dúvidas se o montante previsto no PNI será suficiente. Referiu a atenção e acompanhamento da ERSAR com as concessões, cujo novo modelo se estima que esteja concluído, ou em via de conclusão, no final do ano. Saudou o excelente trabalho de todos os consultores que resultou em relatórios e visões muito bem executados. -----



A Engenheira Natércia Cabral passou a palavra ao Doutor Miguel Leal de Faria, que agradeceu os comentários feitos e reiterou a disponibilidade por parte da UTAP para dar resposta a todas as questões que lhes sejam endereçadas. -----

A Engenheira Natércia Cabral suspendeu a sessão, que seria retomada no dia seguinte. -----

A sessão foi retomada no dia 15 de maio de 2020, às 09:00, com a exposição do "Relatório da Comissão Técnica - Análise de Coerência e de Interdependências das propostas do PNI 2030, Conclusões e Recomendações Gerais; Áreas Temáticas do PNI 2030". -----

O primeiro interveniente foi o Professor Doutor Paulo Pinho, Coordenador da Comissão Técnica. -----

Em seguida, o Professor Doutor António Pais Antunes apresentou a Área Temática "Mobilidade e Transportes". -----

O Professor Doutor Fernando Veloso Gomes completou a Área Temática "Mobilidade e Transportes" com a apresentação do subsetor Marítimo-Portuário e apresentou, seguidamente, a Área Temática "Ambiente". -----

A Engenheira Natércia Cabral agradeceu as apresentações e pediu para introduzir uma alteração à Ordem do Dia, dando a palavra ao Doutor António Almeida Henriques, que, devido a compromissos prévios, tinha antecipadamente alertado que teria de abandonar a sessão. -----

O Doutor António Almeida Henriques começou por enaltecer a elevada qualidade dos documentos técnicos e a importância da criação do CSOP. Porque traz a componente de avaliação técnica por um naipe de pessoas muito conhecedoras em cada uma das matérias. Disse esperar que este trabalho seja aproveitado para a estabilidade das políticas públicas, porque, muitas vezes, o que se sente, ao nível dos investimentos, é que, com a mudança dos ciclos políticos, mudam as prioridades e para quem está "no terreno", como os autarcas, que estão muito preocupados - e neste momento ainda mais - com a lógica da fixação de pessoas, da captação de investimento e da captação de emprego, a estabilidade nas políticas é muito importante para a concretização da sua função. Ainda sobre o momento presente, salientou a importância da vertente sanitária, numa primeira fase e da vertente social, já nesta fase. Já se sente uma pressão enorme, do ponto de vista social, nos diferentes territórios e a vertente do emprego e da economia serão fundamentais. A Associação Nacional de Municípios não deixará de fazer chegar ao CSOP, posteriormente, algumas notas escritas. Atreve-se a sugerir que o CSOP proponha ao Governo transformar o PNI 2030 num PNI 2040, para haver maior racionalidade na forma como as coisas serão abordadas. Considerou importante o estabelecimento de um cronograma e a definição de quais os recursos de facto disponíveis, ao nível de fundos comunitários, de parcerias público-privadas e dos orçamentos do Estado central e das autarquias. Quanto tempo será necessário para que o Plano possa ser consubstanciado? Referiu a necessidade de reforçar no Parecer do CSOP a importância das autoestradas da informação, que lhe parece estar a ter pouca relevância neste Parecer, tendo como um primeiro objetivo fazer chegar fibra ótica ao país inteiro. A sua importância ficou demonstrada com o recente período de pandemia. Este deveria ser um dos primeiros objetivos do Governo para os próximos anos. Também a rede rodoviária deverá ter como prioridade terminar a malha capilar do país. Continua a não ser admissível a ligação Viseu-Coimbra ou Viseu-Portalegre. -----

Quanto à ferrovia, considerou necessário estabilizar designadamente o eixo de ligação Cacia/Vilar Formoso e a ligação à Europa. É bom que isso fique bem patente no Parecer do CSOP. -----

Por outro lado, é preciso esclarecer qual o papel dos Aeródromos Regionais, que considerou terem importância crucial para a mobilidade interna e para a componente da proteção civil. Não é abordado qual o papel destes Aeródromos, que se estão a capacitar nestas duas valências. Em relação ao Ciclo Urbano da Água, disse pensar que durante o último quadro comunitário de apoio (POSEUR), as coisas correram muito mal. Houve falta de estratégia, que iremos pagar cara. É necessária eficiência e disponibilização de meios para investimento. Também o Plano de Barragens devia ter sido redefinido. Podemos, em alguns casos, conciliar a construção de barragens para produção energética, com o aproveitamento de água. Não há razão nenhuma para que o território das Beiras, por exemplo, tenha problemas de seca, com tantos rios com algum caudal que por ali passam. Disse ser preciso que, dos relatórios, resulte explicitada a questão da estratégia no PNI 2030. É necessário estruturar de forma mais clara as principais prioridades do país, que não são absolutamente claras. -----

Considerou ser também preciso atender a investimentos que não sejam novos (recuperação), pois nem tudo está feito. Referiu que as 308 autarquias vivem problemas com a manutenção do que já está construído, nomeadamente com a manutenção de estradas, que considerou preocupante e com a substituição e condutas na rede de abastecimento de água. Deixou um elogio e homenagem ao CSOP, que deveria ganhar cada vez mais importância como o Conselho que ajuda os políticos a nível central e local, uma vez que considera que, enquanto gestor do território, por vezes falta aos autarcas uma visão macro, uma visão técnica para decisão. Como última nota, chamou a atenção para a importância de não esquecer e potenciar as cidades médias, como forma de combater as assimetrias do país e a falta de coesão territorial. Em Portugal, 42% da população vive nas zonas metropolitanas e 80% no litoral. Isto prende-se muito com falta de coragem para assumir uma estratégia de promoção e potenciação de cidades médias como Viseu, Guarda, Bragança ou Covilhã, que têm capacidade de desenvolvimento por si própria e têm uma lógica de malha à sua volta. É preciso assumi-las. Porquê pensar cidades com 100.000 habitantes quando em Portugal, elas não existem? É necessário identificar as cidades que podem ser motores para combater esta assimetria. Reconheceu ter aprendido muito com os relatórios apresentados e saudou a Engenheira Natércia Cabral pela dinâmica incutida ao CSOP. -----

A Engenheira Natércia Cabral agradeceu a intervenção do Doutor António Almeida Henriques e solicitou ao Professor Doutor António Gomes Martins que iniciasse a exposição da Área Temática "Energia". ----- Seguidamente, o Professor Doutor Ricardo Serralheiro procedeu à apresentação da Área Temática "Regadio". -----

A Engenheira Natércia Cabral agradeceu aos especialistas da Comissão Técnica e deu lugar à fase de esclarecimentos, dando a palavra ao Engenheiro Braga da Cruz. -----

O Engenheiro Luís Braga da Cruz considerou a sessão deste dia muito interessante. Os relatórios apresentados, referiu, correspondem bem ao solicitado. De uma forma geral, ficou demonstrado que o PNI está em sintonia com os diagnósticos previamente feitos, o que é relevante por este ser o grande referencial de investimento público em Portugal, nos próximos 10 anos. Está em coerência com a maioria dos propósitos enunciados, sendo a área do Ambiente uma das mais bem conseguidas. Entende que o

PNI também segue as orientações da União Europeia e é, como referido pelo Professor Paulo Pinho, subsidiário dos diferentes instrumentos de política pública que foram examinados. Enaltece a preocupação demonstrada em analisar todos estes documentos de enquadramento, para garantir tal coerência. Salieta dois instrumentos muito relevantes e que merecem ser pontos de análise prioritária: PNPOT e Roteiro para a Neutralidade Carbónica. Principalmente o PNPOT, por ter uma preocupação de natureza mais territorial e para todo o País. Isto é importante porque, o nosso país vive de uma tensão, entre a dicotomia Litoral/Interior e dos problemas que resultam da crescente congestão urbana na faixa de Braga a Setúbal. Este modelo tem acentuado a falta de coesão territorial e gerado problemas de assimetria, em especial nas regiões do interior. Tudo reclama mais coesão territorial e mais justiça, o que é importante também por razões económicas e de funcionalidade. Todos os territórios podem e devem ser competitivos. Os investimentos e as infraestruturas são determinantes para essa competitividade e também contribuem para a efetiva aplicação do princípio da subsidiariedade territorial. Assim, ambos os documentos - PNPOT e Roteiro para a Neutralidade Carbónica - são mandatórios nestes exercícios. Pode acontecer, no entanto, que resulte que haja medidas do programa de ação do PNPOT que não sejam cobertas por quaisquer áreas temáticas do PNI, o que devia ser contrariado. Enfatizou a importância de as recomendações feitas, no fim de cada apreciação subsetorial, deverem ser tidas em conta nas fases seguintes. São recomendações muito pertinentes, algumas referem insuficiente investimento em alguns setores. Concordou com a sugestão de haver mecanismos de acompanhamento na fase de execução dos projetos e de articulação entre os diferentes sectores intervenientes em cada projeto ou programa. Salieta os desequilíbrios territoriais assinalados sobretudo no programa de Mobilidade e Transportes: considerou escasso limitar o programa às áreas metropolitanas e às cidades com mais de 100.000 habitantes. -----

Considerou que a falta de maturidade dos projetos pode ser um ponto crítico para o êxito do Plano. Também é importante definir prioridades e calendarizar os investimentos. Algumas propostas podem não ter grande viabilidade, o que reclama a sua reapreciação. Chamou a atenção para o facto de terem sido feitas várias recomendações no sentido de reforçar valores de investimento, sobretudo na área do Ambiente. Disse rezear que, com a revisão dos recursos financeiros no programa plurianual da UE, todo o exercício feito pelo CSOP possa ter de ser revisto. Finalmente, disse estar plenamente de acordo com o Professor Doutor Ricardo Serralheiro quanto à necessidade de um plano de regadio dispor de uma visão integrada para o mundo rural e não se limitar a aumentar a dotação de água para rega (citou o exemplo da recuperação dos regadios tradicionais em Trás-os-Montes, no projeto do Banco Mundial, onde o objetivo era o mais eficiente uso da água). O racional uso da água é muito importante. Um programa de regadios para Portugal não se deve limitar a recuperar algumas barragens no Alentejo. É fundamental cuidar das necessidades de Água nas diferentes culturas. -----

Será enviado documento escrito. -----

Seguidamente, foi dada a palavra ao Conselheiro Professor Doutor Joanaz de Melo, que realçou a evidente coerência estratégica, do ponto de vista dos grandes objetivos, entre o PNI e outros documentos. Tal, disse, não aparenta ser um problema, ao contrário das contradições internas e conflitos evidentes que existem em várias matérias e que, na sua opinião, foram vistas de forma demasiado benevolente por



alguns intervenientes. Disse estar de acordo com o que foi referido relativamente aos investimentos no setor energético, onde existem discrepâncias e conflitos. Disse não concordar com o argumento de que o setor ambiental tenha sido bem tratado. Dentro desta temática, existem aspetos com o do ciclo urbano da água que foram razoavelmente bem tratados, onde existem bases razoáveis para trabalhar. Outros, no entanto, como é o caso da natureza e biodiversidade, foram desprezados e praticamente não existem no PNI. Considerou faltar uma perspetiva para o mundo rural e para a integração do regadio. Referiu a necessidade de reverter o uso do território na perspetiva do combate à alteração climática, quer na dimensão de capacidade de retenção de carbono (sequestro de carbono), quer na perspetiva da prevenção de incêndios, que se relaciona também com a salvaguarda da biodiversidade. Esta dimensão não é de todo discutida, está totalmente ausente no PNI. A tipologia de intervenções concretas para o Território não leva isto em conta. Considera esta lacuna muito séria e refere que serão necessários investimentos muito significativos na recuperação de ecossistemas (utilização frequente de técnicas de mobilização do solo que são antinaturais). Esta dimensão de recuperação territorial conjugada com a necessidade de promover um desenvolvimento rural integrado é uma lacuna muito séria, na dupla dimensão social e ambiental. Salientou ainda situações de incoerência e conflitos, como acontece no caso da Ferrovia, que é uma prioridade, mas necessita de um plano ferroviário nacional, de uma estratégia integrada de transportes que não existe. Esta falta de enquadramento estratégico é muito séria. Não quer com isto dizer que o PNI vá contra isso, mas antes que há uma lacuna na construção do PNI, condicionante de conseguir pôr em prática os objetivos que propõe. Outra área onde considera existir incoerência e conflitos é a da Energia, onde existe subavaliação e subvalorização da eficiência energética, a área mais importante. Os investimentos em todos os setores - edifícios, transportes, indústria - a questão crítica da política energética e que está desvalorizada e subvalorizada no PNI é a aposta na eficiência energética, que precisa de medidas específicas sérias, investimentos e formas de organização ou de outro tipo de benefícios que não passem meramente pelo investimento em obras novas. Terminou a intervenção frisando que, na sua opinião, o parecer do CSOP tem de dar destaque a estas incoerências e lacunas. -----

A Engenheira Natércia Cabral passou de seguida a palavra ao Engenheiro José de Barros, que salientou a qualidade das apresentações, com destaque para a do Professor Paulo Pinho pela coerência que conseguiu mostrar entre todos os planos existentes e que justificam a existência do PNI 2030. Solicitou que as apresentações sejam fornecidas aos Conselheiros. Colocou uma questão ao Professor Doutor Pais Antunes sobre o que se passa com a velocidade do transporte ferroviário de mercadorias. Disse considerar existir uma grave dificuldade, já que, na sua opinião, Portugal vai ter a oportunidade de integrar cadeias de valor mais curtas e de usar mais o transporte para a Europa da produção das suas indústrias. Referiu também a situação das cidades do interior e da mobilidade. Disse não entender por que razão Coimbra e Braga são as únicas beneficiárias deste Programa, quando outras cidades - Viseu é um bom exemplo - têm um desenvolvimento económico, industrial e académico que justifica ligações mais rápidas entre elas e ao litoral. Particularmente no momento presente, em que aprendemos a trabalhar de forma diferente, é hoje mais fácil as pessoas não precisarem de se deslocar do interior para o litoral para exercer determinadas profissões. É também mais fácil determinadas empresas localizarem-



se no interior. Considerou muito importante haver priorização dos investimentos em face da maturidade dos mesmos. Será necessário aliviar a crise económica que se antevê e o PNI poderia ser um instrumento importante de política contracíclica económica, com a vantagem de ter capacidade, pelo tipo de investimentos previstos, de ocupar grande parte da mão de obra e de forma desconcentrada, ao longo do território nacional. -----

Interveio, seguidamente, o Engenheiro Carlos Gaivoto que referiu, em primeiro lugar, a necessidade de mudar o discurso existente, face à situação de pandemia e recessão económica, que não se previa em julho de 2018, aquando da apresentação do PNI. Muito menos, quando se percebe, pelas apresentações feitas, que se está perante um PNI virado para a competitividade, para o produtivismo, para as ligações de corredores internacionais de mercadorias e que deixa para trás a geografia humana. Disse que, na sua opinião, ficou mais evidente o desequilíbrio que aconteceu ao longo dos últimos 40 anos, com a neoliberalização do território, que só tem agravado e distorcido a própria evolução não só da atividade económica, como também da sociedade portuguesa, porquanto, é esta mesma neoliberalização que é responsável pelo aumento da dispersão urbana e respetivos "custos escondidos" que agravam os orçamentos das empresas, dos municípios e do Estado. O PNPOT2018 não resolve este problema e o PNI2030, ao não dar resposta, aprova e promove a injustiça social. Frisou que a CPADA irá entregar documento escrito, onde se ressalta a necessidade de olhar novamente para o PNI, de acordo com projetos e estudos que não estão feitos. Não há estudos e projetos na área dos transportes, em particular, que correspondam aos desafios que se estão a colocar presentemente. Referiu a excessiva metropolização da faixa litoral, deixando ao abandono o interior. Este aspeto precisa de outro olhar e de outra visão estratégica. Sugeriu que o PNI possa ser entendido com uma 1ª fase e salientou a necessidade de uma visão estratégica a 2050. Salientou que a geografia humana deve ser uma prioridade. -----

Em seguida, a Doutora Fernanda do Carmo usou da palavra começando por apontar a relevância do trabalho em curso, que permitiu, apesar das deficiências encontradas, um ganho de visão integrada em matéria de investimentos públicos setoriais. Frisou que os relatórios da Comissão Técnica e dos Consultores, pela sua elevadíssima qualidade permitiram uma discussão frutuosa do documento. Frisou ainda o papel muito relevante da Presidente do CSOP na condução dos trabalhos e acompanhamento dos relatórios. De seguida sublinhou a importância de se ter conseguido efetuar uma análise aprofundada do alinhamento do PNI com o PNPOT e com o Roteiro para a Neutralidade Carbónica, referenciais estratégicos essenciais para a análise de um instrumento como o PNI. Acrescentou que o trabalho agora encetado não se esgota na análise do PNI, devendo haver, num futuro próximo, caso o Governo assim o decida, trabalho a realizar no âmbito do desenvolvimento e concretização dos programas e projetos previstos e da reconfiguração de alguns deles. Referiu alguns exemplos concretos que merecem desenvolvimento e reponderação: o setor da Ferrovia que carece de ser enquadrado por uma estratégia nacional setorial, o que não impede a concretização, desde já, de investimentos unanimemente reconhecidos como necessários e urgentes; o setor do Regadio que carece de uma ponderação no quadro dos Planos de Gestão da Seca e de outros instrumentos de planeamento territorial; o setor dos Transportes e Mobilidade fora das áreas metropolitanas que apresenta lacunas que deveriam ser ponderadas. A este propósito manifestou concordância com as análises que apontam a exiguidade de um

programa que abrange apenas cidades com mais 100,000 habitantes e mencionou que o PNPOT identifica 26 cidades médias (centros urbanos regionais). Acrescentou ainda que o PNI deveria dar atenção ao sistema de transportes flexíveis nos territórios de baixa densidade. Por último informou que a Direção Geral do Território (DGT) vai promover a monitorização do desenvolvimento do PNI 2030, nas componentes relevantes para o alinhamento com o PNPOT, no quadro do Fórum Intersectorial para a implementação do PNPOT que será em breve constituído. As questões mais concretas serão apresentadas através de contributo escrito. -----

Terminada a auscultação aos Conselheiros, a Eng^a Natércia Cabral passou a palavra aos consultores. O primeiro a intervir foi o Engenheiro Pedro Serra, que começou por recordar que o plano rodoviário nacional, aprovado há pouco mais de 20 anos, não foi respeitado. Houve incumprimentos com as declarações de impacto ambiental e é importante recordar os erros cometidos no passado antes de fazer novos investimentos. Não se deverá permitir que avancem projetos que não cumpram com as condições mínimas exigíveis para a proteção da biodiversidade. Quanto ao Regadio, disse considerar que Portugal não está desguarnecido, uma vez que existe um Programa Nacional de Regadio, aprovado em 2018, no valor total de 580ME, que aposta na reabilitação de estruturas existentes. Este Programa está em curso e tem conclusão prevista para 2023. Considera que houve um impulso tremendo ao regadio empresarial, de forma desregulada, com pouco controlo e fiscalização, quer no aspeto ambiental, quer no ponto de vista das próprias políticas da agricultura portuguesa. -----

De seguida, o Professor Doutor Paulo Pinho interveio, começando por agradecer os comentários feitos pelos Conselheiros durante a reunião, solicitando o envio dos mesmos por escrito para a Comissão Técnica. Salientou a intervenção do Professor Doutor Joanaz de Melo, no que respeita à identificação de conflitos internos no relatório. Disse que seria estranho se não existissem alguns conflitos internos pontuais. A Sociedade é plural e é preciso ter em conta que o que está em análise é um grande Programa de programas e projetos de investimentos, por isso é natural que existam algumas conflitualidades ao nível de projetos provenientes de várias áreas temáticas, e algumas existirão sempre devido à pluralidade de opiniões e visões. Não considera que isto seja necessariamente mau. Estes conflitos têm de ser dirimidos no dia a dia da implementação dos projetos, não ao nível da análise global do Programa de Investimentos. Ao avaliar um Programa de investimentos desta dimensão não se está a avaliar em detalhe todos os seus programas e projetos. Tal seria impensável. -----

Quanto à área do Ambiente, afirmou que, após ter feito esta análise, vê o Ambiente como o tema transversal à maior parte das propostas do PNI. Mas concorda com o Professor Doutor Joanaz de Melo e com o Engenheiro Pedro Serra que, relativamente à biodiversidade, há uma falha. Mas é preciso ver a biodiversidade como deve ser tratada no âmbito de um programa de investimentos em infraestruturas. Trata-se de um aspeto importante do PNPOT que podia ter sido trazido para o PNI. Portugal tem um conjunto de áreas protegidas que deveria constituir uma rede efetiva, sobre a qual a estabilidade ecológica do país assentasse. Esta rede (de conectividade ecológica) está aliás representado no PNPOT. O modo de transformar esta ideia em propostas e projetos concretos em termos de investimento está ainda por fazer. Há indicações no PNPOT sobre como tal deveria ser feito, bem como na estratégia sobre a conservação da natureza e a biodiversidade. Mas o PNI limitou-se a identificar um conjunto de quatro



áreas de investimento. Acredita que esta infraestrutura ecológica seria uma proposta interessante a incluir no PNI. -----

Em resposta à observação feita pelo Engenheiro Carlos Gaivoto, frisou que tem particular sensibilidade para as questões da equidade social. Nesta análise foi feito, com grande risco, um exercício de tentar redistribuir territorialmente os investimentos. Neste exercício, mesmo com a pouca informação disponível, ficou patente que, por força de uma área temática (os transportes e a mobilidade), as áreas metropolitanas são privilegiadas no PNI. E é provável que este enviesamento possa aumentar na fase de implementação, pelo que é preciso ter cuidado. Em programas de investimento anteriores, verifica-se normalmente uma preocupação com o equilíbrio territorial no texto inicial, mas, quando terminam, a situação é, com frequência, muito diferente, porque não se tomou em conta quem tem maior ou menor capacidade para captar, na prática, os financiamentos disponíveis. A Comissão Técnica alerta neste trabalho para este problema. -----

A Engenheira Natércia Cabral deu a palavra ao Professor Doutor Veloso Gomes que começou por rejeitar que não tivesse sido dada atenção à geografia humana. Em relação à biodiversidade, existe uma tipologia de programas que fala em biodiversidade na área da gestão dos recursos marinhos. Trata-se de uma questão muito importante. E a Comissão Técnica fez uma recomendação para que esta referência à biodiversidade seja patente. No entanto, tudo o que seja proteção e valorização de recursos hídricos – e os ecossistemas estão, muitas vezes, dependentes de recursos hídricos – e proteger reclassificar e valorizar zonas costeiras e melhoria e qualidade das massas de água, são contributos para a biodiversidade. Considera o PNPOT um instrumento ideal em termos estratégicos, embora as estratégias setoriais sejam também muito relevantes e mais específicas. Disse sentir-se confortável com o reforço de investimento a nível do Ambiente uma vez que, ao longo do trabalho, a Comissão Técnica foi recebendo diversas contribuições. A própria Secretaria de Estado do Ambiente enviou um parecer, em abril, que faz algumas reconsiderações, estabelece prioridades e propõe reforços até superiores ao que a Comissão Técnica tinha proposto. Considera que tudo passa pela nossa capacidade na captação de verbas a nível de fundos comunitários. Há muitos projetos maduros, que não foram até agora implementados por diversas razões, mas que devem sê-lo, a menos que já não sejam considerados oportunos. Considera existir muito trabalho a fazer, mesmo a curto prazo. -----

O Professor Doutor Pais Antunes referiu a grande utilidade dos comentários feitos. Relativamente à questão colocada sobre a velocidade do transporte ferroviário de mercadorias, afirmou que esta é uma questão complexa e para lhe dar resposta é necessário saber que papel vai ter o setor ferroviário num país localizado num canto da Europa. Será um setor pensado para exportação ou para utilização nacional? Para termos transporte ferroviário temos de ter terminais intermodais, que ainda não existem. Vamos melhorar essa infraestrutura? Desenvolvê-la a pensar no país? A velocidade talvez não seja tão importante quanto a regularidade. Esta é uma questão muito importante à qual, frisou, não consegue dar resposta sem que esteja enquadrada na perspetiva do que poderá ser o futuro da Ferrovia. Quanto ao setor Rodoviário, concorda com o Engenheiro Pedro Serra de que, o que foi feito fora do plano de 1998 (PRN2000), em geral, não foi positivo. Mas alguns dos investimentos que fazem falta já estavam contemplados até no plano inicial de 1985 (IC6, IC7 e outros). E são referidos neste relatório já que



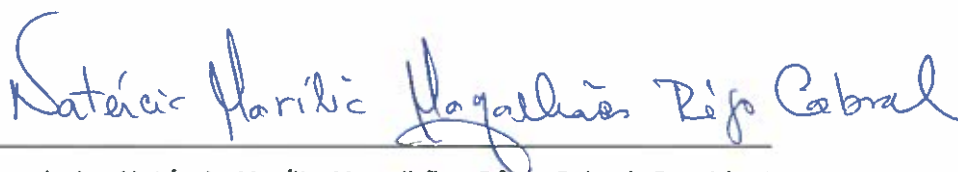
poderiam completar a nossa rede rodoviária no que ela tem em falta, que é pouco relativamente ao planeado. -----

O Professor Doutor António Gomes Martins, a quem a Eng^a Natércia Cabral passou a palavra, afirmou que parece ser consensual que deve existir uma chamada de atenção no Parecer para a necessidade de mecanismos de acompanhamento e de articulação entre entidades que estão associadas à concretização dos programas. Referiu-se seguidamente à referiu a questão da eficiência energética. O que se encontrou nos objetos do investimento no PNI foi, fundamentalmente, os setores dos serviços e da indústria. Talvez fosse aconselhável chamar a atenção, numa versão final do Parecer, para o setor residencial que é muito carente. O país está, normalmente, muito mal classificado nas taxas de morbidade (taxa elevada) por falta de conforto térmico. Aparece sempre muito mal classificado no ranking europeu quanto à falta de conforto térmico. Se há exemplos que possam dar valor a esta questão, são dados que existem nos relatórios já consolidados do Plano de Promoção da Eficiência no Consumo de Energia Elétrica (PPEC) promovido pela entidade reguladora da energia, onde se refere que o custo calculado do kWh evitado (poupado) chegou a ser 0,08€. As razões benefício/custo identificadas nestes relatórios do regulador vão desde 8 a 36. Os programas que já estão consolidados dão noção de que é uma área fácil de defender e a ênfase dada pode ser muito facilmente suportada. -----

A Engenheira Natércia Cabral informou que será elaborada uma versão preliminar do Parecer do CSOP, que será elaborada tendo em atenção as contribuições, nomeadamente escritas, de todos. Agradeceu a presença e os contributos que vão permitir concluir a análise do PNI para se passar à fase seguinte.

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 pela Presidente e pela Secretária do CSOP. -----

Lisboa, LNEC, 15 de maio de 2020



Engenheira Natércia Marília Magalhães Rêgo Cabral, Presidente

Doutora Fernanda Maria Rosa do Carmo, DGT, Secretária