

Subject:Re: Consulta escrita sobre a Proposta de Parecer sobre o PNI 2030; Aprovação da Ata de 14 e 15 de maio

Date:Thu, 18 Jun 2020 22:57:31 +0100

From:Carlos Gaivoto

To:CSOP - Conselho Superior de Obras Públicas <csop@csop.pt>

CC:CPADA - Eng.º Carlos Fernando de Sousa Gaivoto, José Manuel Caetano, CPADA

Boa noite

A posição final sobre a Proposta de Parecer do Conselho Permanente ao Conselho Plenário do CSOP sobre o PNI2030 é justificada no documento em anexo.

Com efeito, nos documentos entregues por nós em 10 de Janeiro, 17 de Janeiro, 14 de Maio e 19 de Maio, agora enviados em anexo, ficou fundamentada a nossa reserva em relação às Orientações, Objectivos e Metodologia do PNI2030, ou seja, incongruentes com a mudança de paradigma a favor da sustentabilidade e resiliência do território.

Neste sentido, o contributo que demos nos documentos entregues apresentou as críticas e as proposições para se ter um PNI2030 que responda com coerência aos problemas estruturais do território, transporte, ambiente e energia. À estratégia de sustentabilidade e resiliência do território foi acrescentada uma estratégia de acessibilidade, de ambiente e energia que defende a justiça social e territorial.

Insiste-se na necessidade de Revisão do PNI2030 e adequação dum Programa de Investimento Nacional suportado por estudos e projectos até ao final de 2021. O faseamento das candidaturas de projectos a financiamento ficou evidenciado noutras boas práticas, como no caso em França. Entretanto, evidencia-se a necessidade de haver as Convenções Técnicas Regionais e a preparação legislativa para uma Reforma do Sector a partir dum Transit Act.

Todo este faseamento e programa de acção ficou registado nos documentos que a CPADA entregou sempre em devido tempo. Há sempre dois ritmos: o estratégico e o operacional. O contexto da época das pandemias e da recessão permanente merece outro PNI2030, tanto mais que é preciso mitigar o volume de deslocações motorizadas e as emissões produzidas para aumentar a segurança da Saúde Pública e isso deve ser, também, conseguido com outro modelo de território.

A CPADA propõe outro modelo de ordenamento do território - Urban Transit Village - em alternativa ao Policentrismo e explica a urgência de mudança da situação actual com o paradigma do (Eco)Urbanismo associado à Geografia Humana.

Porque não estão formuladas estas reflexões críticas e prospectivas, não reconhece-se a utilidade das posições na Proposta de Parecer do Conselho Permanente ao Conselho Plenário. Por isso, a CPADA declina essa formulação e vota **Contra** este Parecer proposto pelo Conselho Permanente.

O DR 8/2018 de 12 de setembro não impede que haja outra formulação, por exemplo, apontar a incoerência e incongruência do PNI2030 face à responsabilidade de se construir a sustentabilidade e resiliência do território, em particular, quando contexto actual é de agravamento da situação causada pela entrada na época das pandemias e de recessão permanente.

Dada a necessidade de haver uma Revisão do PNI2030, ela só pode surgir pelas Convenções Técnicas Regionais, as quais obrigam a outro envolvimento das entidades públicas e privadas e é para isso que os contributos da CPADA foram sendo formulados ao longo destes seis meses e entregues em devido tempo.

Sem outro assunto, cumprimenta
Carlos Gaivoto, representante da CPADA.

Subject:Re: Consulta escrita sobre a Proposta de Parecer sobre o PNI 2030; Aprovação da Ata de 14 e 15 de maio

Date:Fri, 19 Jun 2020 11:32:41 +0100

From:Carlos Gaivoto

To:CSOP - Conselho Superior de Obras Públicas, Natércia Cabral

CC:CPADA - Eng.º Carlos Fernando de Sousa Gaivoto, José Manuel Caetano, CPADA

Bom dia

Pela presente, explicita-se a posição do Voto da CPADA em relação a:

a) Proposta de Parecer ao Conselho Plenário do CSOP sobre o PNI2030

O voto é **Contra** esta proposta e foi justificado tecnicamente pelo documento enviado ontem, dia 18 de Junho.

Nota: A proposta de Parecer é constituída por três 'capítulos' (Ponto 1. Aprovação dos documentos que acompanham o Parecer; Ponto 2: Aprovar na generalidade os relatórios da C.Técnica, Consultores Sectoriais e UTAP; Ponto 3: Aprovação das conclusões e recomendações "transcritas" do Rel.º da C.Técnica). O voto é contra a forma e conteúdo dos três capítulos, a saber:

1. Os três 'capítulos' agregados, quer pela forma quer pelo conteúdo, acabam por evidenciar a dificuldade que se tem tido de concluir que o PNI2030 não corresponde às expectativas dum programa nacional de investimento que facilite a mudança de paradigma na transição ecológica da sociedade, seja no combate à Alteração Climática, Seca e Energia Limpa; seja na Sustentabilidade e Resiliência do Território e das suas Populações. Isto decorre pela simples razão de que o PNI2030 não tem projectos (daí, a dificuldade de se avaliar o impacto socio-económico, como é referido no rel.º da UTAP, do LNEC sobre MSTP, da própria C.Técnica) e só tem o programa 'herdado' do PETI3+/GTIEVA de 2014, sem qualquer reflexão crítica e prospectiva do sistema social e económico do país.

2. Ora, o contexto do Estado da Arte das Infraestruturas e Equipamentos Colectivos do Estado Português e o seu Enquadramento Técnico e Económico merece uma Reflexão Crítica e Prospectiva que evidencie uma Orientação Estratégica de Sustentabilidade e Resiliência face à envolvente territorial, social, ambiental e energética e que determina, em nosso entendimento, duas funções específicas às tarefas do CSOP (Conselho Superior de Obra Pública), enquanto entidade pública:

2.1. Avaliar a condição estratégica e operacional dum Plano, Programa, Projecto que possa beneficiar e garantir à Comunidade Portuguesa em território continental e Ilhas, a melhoria das suas condições de vida e de trabalho, nomeadamente pela fiabilidade e sustentabilidade das infraestruturas e equipamentos colectivos;

2.2. Recomendar as alterações/acções programáticas urgentes e socialmente necessárias para que o Plano, Programa e Projecto agregado represente um salto qualitativo e seguro, na transformação do tecido urbano e do território em geral, diminuindo a obsolescência das infraestruturas e equipamentos colectivos ao serviço da comunidade numa cidade e região, seja no aspecto social, territorial, ambiental e energético, seja no aspecto económico e financeiro para diminuir os custos sociais directos e indirectos.

3. Em conclusão: o trabalho realizado embora, meritório pelo seu voluntarismo e envolvendo um conjunto de entidades públicas e privadas, fica esgotado e mal interpretado naquilo que devia ser o objectivo final, ou seja, "Porquê? Como? Quem? Quanto?" é que o PNI2030 pode ajudar, nos próximos 10 anos, a fazer a transição ecológica face ao agravamento das condições territoriais com aumento dos custos escondidos da dispersão urbana e os problemas demográficos entre interior e litoral, entre norte e sul? Isso não está respondido em qualquer relatório de consultor, da Comissão Técnica e da UTAP. Daí, a nossa reserva sobre o PNI2030 e a proposta da sua revisão imediata. O Conselho Permanente não foi sensível a essa proposta e é muito vaga nas referências 'transcritas'. Por estas razões, o nosso voto CONTRA nos três capítulos desta Proposta de Parecer do Conselho Permanente do CSOP ao Conselho Plenário sobre o PNI2030.

b) Acta de 14 e 15 de Maio

Vota-se a FAVOR da aprovação da Acta, uma vez que transcreve o que ficou referido nas duas sessões desta 2ª reunião do Conselho Plenário.

Por fim, um pequena nota e que tem a ver com o Relatório dos Consultores sobre a Ferrovia (Abril2020 - Anexo 4, com data de Março 2020, no ponto "Contexto das Pronúncias", pág 23, ponto 1.4), há uma referência a 'dual-vehicle' (Tram-Train; BRT). Ora, nunca terei referido que o BRT é um 'dual-vehicle' pela simples razão que esta designação aplica-se ao ferroviário híbrido (urbano, suburbano e regional) com dupla ou tripla tensão utilizada, face ao conversor que precisa. Gostaria que ficasse rectificado essa referência e se colocasse só Tram-Train, este sim um 'dual-vehicle'. Provavelmente devem escrever (Tram-Train; LRT) uma vez que há LRT que fazem serviços regionais como em Kassel.

Sem outro assunto, cumprimenta
Carlos Gaivoto

Posição Final da CPADA ao Parecer do Conselho Permanente ao Conselho Plenário do CSOP Carlos Gaivoto, membro eleito representante da CPADA no CSOP, engº e MSc em Transportes (IST 97/99)

Integrar a justiça social, territorial, ambiental e energética no PNPOT2018 e no PNI2030 - pela revisão do PNI2030.

Síntese, Reflexão Crítica e Prospectiva para Estratégia 2020-2050 e o H2030 com o PNI2030

No pós-Fordismo, em particular, desde 81_presente, numa contínua **formulação liberal**, os *três modelos de transição* em debate na política económica (abordagem dos regimes regulacionista, especialização e flexibilização e neo-Schumpeteriano) continuam a centrar-se nas leis de mercado que impedem que as relações sociais de produção, consumo e distribuição sejam modeladas antes pelo valor social de uso dos bens e equipamentos em vez do permanente valor de troca, da “produtividade” e da “competitividade” com objectivo ‘mature’ de aumentar a renda e juros retirados à riqueza criada, inclusivé as mais-valias de vários tipos de investimento não despicientes no território, como por exemplo, recursos naturais (lítium) e as infraestruturas de acesso.

Ora, esta formulação do PNI2030 acentua o desenvolvimento desigual do território, aumenta a injustiça social, territorial, ambiental e energética não representa um contraciclo às crises social, económico-financeira, ambiental e energética, merecendo, por isso, uma reflexão crítica e prospectiva, com uma **formulação socialista** duma transição estratégica até 2050. Ao apelar à “convergência” com a UE, à “competitividade” e “inovação”, a estratégia actual do PNI2030 ignora a **Geografia Humana** e o que tem sido o impacto da “divergência” causada pela moeda única e torna mais difícil compreender programa de transição nos domínios do *Planeamento*, da *Sustentabilidade* e da *Resiliência* do território – ver <https://unhabitat.org/global-report-on-human-settlements-2009-planning-sustainable-cities> e nos domínios da *Alteração Climática* e *Ordenamento* do território, em particular, quando há mais diferença social e territorial e desequilíbrio ambiental e energético – ver <https://unhabitat.org/cities-and-climate-change-global-report-on-human-settlements-2011>. O **PNI2030** só promove a transição para a justiça social, territorial, ambiental e energética com a **Revisão urgente em Convenções Técnicas Regionais** e definição de **Orientações Estratégicas** aos projectos.

1. De facto, quando o PNI2030 plasma o diagnóstico do PETI3+/GTIEVA (pág.19) e no “alinhamento dos compromissos já assumidos” (declaração do ministro Pedro Marques no dia da apresentação), refugiando-se, também, nos textos da CE - Livro Branco, RNC, Política Agrícola Comum pós-2020, Economia Circular (págs.22/23) - e remete o exercício da actualização para o cumprimento do calendário das sessões temáticas e regionais ou dos contributos submetidos no portal www.portugal2030.pt, não ampliando o debate democrático - bastará lembrar que a própria sessão de apresentação no LNEC (18/7) foi considerada como se duas sessões temáticas fossem logo ali realizadas -, evidencia a forma e conteúdo pouco democrático da sua elaboração pois, fica-se aquém duma reflexão crítica e prospecção estratégica, quão importante nesta formulação socialista, em alternativa à neoliberalização/flexibilização/competitividade/produtividade do território, nos últimos 40 anos, pela Geografia Humana.

The city in advanced capitalist societies is regarded as a particular built form commensurate with the fundamental capitalist goal of accumulation (the process by which capital is reproduced at an ever-increasing scale through continued reinvestment of profits). Thus, as well as concentrating the means of production through agglomeration, cities also develop an infrastructure that facilitates the geographical transfer of profits in search of optimum investment opportunities. Harvey (1985) refers to this process as the ‘circulation of capital’ and sees it as a key factor in urban development.²⁰
As Figure 7.9 shows, Harvey envisaged three circuits of capital:

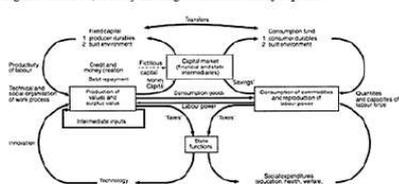


Figure 7.9 Harvey's model of the circulation of capital

Source: D Harvey (1978) The urban process under capitalism
International Journal of Urban and Regional Research 2(1), 101-31

1. The **primary** circuit refers to the structure of relations in the production process (e.g. the manufacture of goods for sale). Surplus value (profits) created in the production process is either reinvested in the primary circuit with a view to generating further profit or, in the event of overproduction (or **underconsumption**), may be channelled via the capital market into the secondary or tertiary circuits.
2. The **secondary** circuit involves investments in fixed capital, such as the built environment (e.g. property development), in the expectation of realising profits either:
 - in the form of rental income from the use value of the building; or
 - from the enhanced future exchange value (sale price) of the building.
3. The **tertiary** circuit involves investment in science and technology that leads ultimately to increases in productivity, or investment in improving labour capability through

consumo (circuito 1), na FBCF (circuito 2) e ainda os que são retirados através da inovação tecnológica (circuito 3) desta geografia da política *produtivista* e da *competitividade*, só tem gerado mais desperdício e crise do que propriamente oferecer justiça social e territorial e redistribuição de riqueza. Não se pode confirmar, portanto, que a maturidade dos “eixos estratégicos definidos” para cada pacote de projectos, “em função do *diagnóstico* (?) efectuado, *tendências* consensualizadas (?) e *designios* estratégicos a atingir com o PNI2030” (págs.4 a 7 do Relatório), sejam dados adquiridos e consigam cumprir a **Transição Ecológica e Energética** e Coesão Social (ou solidária). **A Comissão Técnica omite esta Reflexão Crítica.** Que fazer?

No Relatório da Comissão Técnica acerca do PNI2030 (Maio2020) classificam-se instrumentos, objectivos, metas, “designios” e “tendências” nas áreas do Transporte, Ambiente, Energia e no Regadio sempre na lógica *produtivista* (circuito 1) e da *competitividade* entre cidades e regiões (circuitos 2 e 3). Dos 72 sub-programas de investimento (21,9 mil M€, preços de 2018), analisados em 10 de janeiro: 13 pg Ferrovia, 8 pg Rodovia, 9 pg MSTP, 3pg Logística (12,7mil M€), mais os analisados em 14 e

¹ ver - <https://www.cairn.info/revue-actuel-marx-2004-1-page-41.htm> e Fonte Fig: “Urban Geography – a Global Perspective”, Michael Pacione, 2009, Routledge

Posição Final da CPADA ao Parecer do Conselho Permanente ao Conselho Plenário do CSOP Carlos Gaivoto, membro eleito representante da CPADA no CSOP, engº e MSc em Transportes (IST 97/99)

15 de Maio: 18 pg Ambiente, 8 pg Energia e 2 pg Regadio (9,2mil M€), no que respeita à Estratégia de financiamento global, tanto nuns como noutros, estão previstos a participação de privados ². Ora, ainda que sob a lei de contratação pública, o regime jurídico é claro mas, no contexto da *época das pandemias e recessão permanente*, no caso de haver uma substancial alteração ao **RCSR** (Rescaling Competition State Regime), em que moldes fica a participação deste sector?! Esta participação não é despiciente pois, ela baseia-se numa perspectiva “*Schumpeterian Workfare Regime*” (SWR) – ver <http://www.lse.ac.uk/cities?s=Principles>. No entanto, a recente trajetória (neo) “*Keynesian Welfare State*” (KWS), por exemplo, seguida em relação à regulação do investimento na ferrovia, provavelmente de acordo com a geografia da política económica defendida pelo actual ministro PNS das infraestruturas, aquela participação mantém-se em que molde? Ou é a continuação do BAU do PETI3+/GTIEVA? O que prevalece? A estratégia de financiamento é uma das razões para que haja uma Revisão do PNI2030.

2. A CPADA propõe a Revisão do PNI2030 e do PNPOT2018 com o modelo “**Urban Transit Village**” para haver “outro tempo” do valor de uso de bens socialmente úteis por sub-região, usando o **Planeamento Estratégico**, de modo a priorizar a **Sustentabilidade** e a **Resiliência** do território, investir na integração da acessibilidade sustentável do TC ferroviário, não para “capitalizar o potencial geográfico atlântico” e “descarbonizar” a economia (pág.3 do PNI) mas, sobretudo, para eliminar o desperdício de espaço, tempo e energia gasta na cadeia improdutiva e anti-social da acessibilidade rodoviária. Aliás, atingir objectivos da **Qualidade, Sustentabilidade e Resiliência** do sector do Transporte, Ambiente, Energia e Regadio é possível, como fica bem evidenciado pelos efeitos deste “compasso de espera” (*confinamento*) causado pela **Pandemia Covid19** - benéfico pela externalização positiva em relação ao Ambiente e à Energia – na redução significativa dos elevados volumes de deslocações motorizadas de pessoas e mercadorias (tráfegos aéreo, marítimo e rodoviário) e desaceleração da economia capitalista assente na *competitividade* e no *produtivismo* da sua forma de acumulação. Neste contexto, a Comissão Técnica omite Alternativas.

3. Ao mitigar os volumes de circulação motorizadas e as intensidades de tráfego em todo sistema de deslocações associado ao modelo Policêntrico do território, verifica-se que a **Resiliência** do sistema de transporte precisa das potencialidades oferecidas pela interoperabilidade ferroviária, coordenada e conjugada no modelo da “**Urban Transit Village**”. De facto, a agenda de ocupação e uso do solo urbano deve ser concomitantemente reformulada no *Eco-Urbanismo* da residência, do emprego, do lazer, desporto e cultura e outras iniciativas de “não transporte”, promovendo a **Sustentabilidade** dos aglomerados urbanos em função do *valor de uso social* e menos do *valor do crédito para especulação imobiliária*. Este não é nem o tempo, nem o modo do PETI3+/GTIEVA; é o tempo da **formulação socialista** ganhar espaço e tempo em cada sub-região apoiada no **ECOT** e no **PDU**.

4. Nos Contributos da CPADA (10 de Janeiro) e Anexo (17 de Janeiro), faseou-se essa **estratégia de sustentabilidade** (H2020-H2050), perspectivada em cada sub-região, assente na política de *interoperabilidade* da infraestrutura ferroviária para regenerar a ocupação e usos do solo, a acessibilidade e diminuir os *custos escondidos da dispersão urbana* e propôs-se um calendário, entre 2020 e 2050, em que na 1ª fase (H2020/30), o Estado deve empenhar-se no **Transit Act** e na legislação da **Reforma do sector do TP**, nos **ECOT** e **PDU** para as cidades e sub-regiões respectivas (próximos 2 anos)³, no Planeamento, Programa, Organização, Regulação e Financiamento de projectos descentralizados de **TCSP**, de Ambiente e Energia (5 anos), Execução (8 anos). A *Cidadania, Ecologia, Democracia* precisam dessa **Sustentabilidade/Resiliência**, como se depreende da análise seguinte:

Que Política de Transporte, Ambiente, Energia e Regadio? Principais razões e objectivos de Revisão do PNI2030

A coordenação da IP,^{SA} do PNI2030 evidencia as características de evolução deste período 81_presente (neoliberal), o **Top>Down** e o **SWR (Schumpeterian Workfare Regime)** que substitui o “hollowing out” e perda de autonomia do Estado e avança numa estratégia de reforço da competitividade estrutural da economia para ultrapassar as contradições (e crises) da acumulação feita em regime fordista e na reestruturação das funções sociais e económicas do **KWS (Keynesian Welfare State)**:

“In so far as the restructuring and reorientation of the economic and social functions of the KWS system succeed, they should tend to produce a new state form which could be termed a ‘Schumpeterian workfare regime’. In abstract terms, its distinctive objectives in economic and social reproduction are: to promote product, process, organizational, and market innovation in open economies in order to strengthen as far as possible the structural competitiveness of the national economy by intervening on the supply side; and to subordinate social policy to the needs of labour market flexibility and/or to the constraints of international competition. In this sense it marks a clear break with the Keynesian welfare state in so far as domestic full employment is downplayed in favour of international competitiveness and redistributive rights take second place to a productivist reordering of social policy” (Bob Jessop in “Post-Fordism and the State”, 2003.Ed Ash Amin “Post-Fordism”, Blackwell Publishers).

Ao desestruturar os Estudos e Planeamento (GEPs das Direcções Gerais), privando o PNPOT2018/PNI2030 do suporte técnico local e regional, explica-se em parte, a concretização de só 14% QCA2014, continuando-se a evitar ou ignorar a **abordagem regulacionista** franco-alemã, da qual poder-se-ão retirar algumas das boas práticas de planeamento da ferrovia e território.

² Sociedades não financeiras privadas, não controladas pela Administração Pública (inclui operadores privados a operar com base em contratos de concessão, licenças de exploração/ operação, entre outros figuras contratuais). Recursos Naturais? Energia? Ambiente? Transportes?

³ Em Portugal, apesar da lei 31/2014 de 30 de maio (LBPPSOTU) e já na lei 74/2017, de 16 de agosto, haver a alteração do artigo 78º para se transpor os *planos especiais de ordenamento do território* para os *planos intermunicipais*, o facto é que a estrutura destes e a organização institucional ficam aquém desta estratégia de *transição ecológica*. Aliás, isso comprova-se na lei 75/2013 de 12 de setembro em que não se dotam as entidades intermunicipais de instrumentos estratégicos e operacionais como os SCOT e os PDU do modelo francês, mais regulador... Neste modelo francês, as **Autoridades de Urbanismo** existem e ajudam as **Regiões** – ver <https://www.jau-idf.fr/> e as **Comunidades Urbanas** – ver <https://www.aurba.org/> no planeamento e no ordenamento do território, além de preparar o **Esquema de Coerência Territorial** e o **PDU** para defesa do reforço do TP na regeneração e requalificação urbana. Como o investimento público é escrutinado no debate público do **PDU** e **Esquema de Coerência Territorial**, os eleitos respeitam o cumprimento de objectivos e normas destes instrumentos elaborados de **“Bottom>Up”**.

Posição Final da CPADA ao Parecer do Conselho Permanente ao Conselho Plenário do CSOP Carlos Gaivoto, membro eleito representante da CPADA no CSOP, eng^o e MSc em Transportes (IST 97/99)

Por outro lado, ao fazer-se o balanço da concretização dos anteriores QCA, as explicações contextualizam-se numa política geral submissa dentro da UE, em que o país remete o apoio da Comissão na coordenação supra-nacional na aceitação da programação dos projectos, seguindo o **Top>Down** habitual e assumindo por cada Região/Estado no regime “Schumpeteriano”⁴ a dinâmica de globalização, da competitividade e das orientações externas (ONU, WB, OMC, OCDE, BCE, etc.).

Ora, esta política de submissão ao **RCSR** deve ser rejeitada e quando a CPADA enquadra o **Transit Act** e a necessária **Reforma – ver os Contributos de 10 e 17 de janeiro**, por exemplo, do **sector do transporte**, em particular, **Feroviário e TP Urbano** em Portugal, articulando-se com o Território, Ambiente e Energia é para reforçar o **Estado Social** e a relação de forças do país/UE mas, para isso, é preciso que haja o reforço da sua Capacidade Técnica, na formulação dos Projectos, ao contrário dos últimos 35 anos, como acontece nos países anglo-saxónicos e francófonos, na sua *escola regulacionista*, nunca esvaziaram as estruturas técnicas, por exemplo, na área do **Urbanismo e Transporte**, com entidades públicas autónomas a planear, controlar e organizar o ordenamento do território, acessibilidade, ambiente e energia. Por exemplo, a França e a Alemanha produzem a fundamentação técnica, social e económica de candidaturas ao QCA, apoiando o trabalho **Bottom>Up**, de fortes Debates e Estruturas Nacionais/Regionais, como o do “Grenelle Environnement” – ver <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/transport-urbain-appels-projets-transport-collectifs-en-site-propre-tcpsp> -, **candidaturas faseadas** com base nos estudos prévios, de viabilidade técnica e sócioeconómica, remetidos pela orientação de **sustentabilidade e resiliência** do território. Ora, isso não é o que aconteceu nem no QCA2014/PET13+ ou ante, nem no actual QCA2020, respeitante ao H2030 e PNI2030 e muito menos a debater o H2050. A **avaliação da Comissão Técnica** remete-se à coerência interna e externa do PNI/PNPOT/PNEC/RNC2050.

- **Ferrovia, Rodovia, Transporte Público, Ambiente, Energia e Regadio – Perspectivas H2020/30 a H2050: princípios, conceitos e objectivos do modelo da “Urban Transit Village” alternativo ao Policentrismo.**

Enquadrar o (**eco**)urbanismo na integração e coesão do território é aumentar a verosimilhança com a justiça social (!) e a redistribuição da riqueza gerada na qualidade, não no “crescimento”, aproveitando a incidência da mitigação da actividade económica e do sistema de transportes, o PNPOT2018 e o PNI2030 têm de reprogramar acções coerentes e consequentes com esta nova mitigação causada pela **Pandemia do Covid19**, propondo o modelo da **“Urban Transit Village” em alternativa ao Policentrismo** – ver <https://newclimateconomy.report/workingpapers/workingpaper/accessibility-in-cities-transport-urban-form/>.

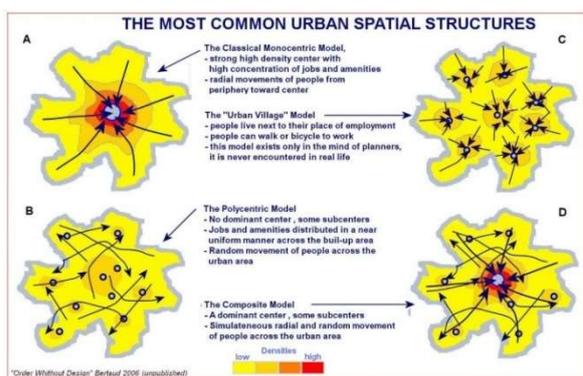


Figure 10: Urban trip patterns in monocentric and polycentric cities

Fonte: Bertaud A. et al (2009), “GHG Emissions, Urban Mobility and Efficiency of Urban Morphology: A Hypothesis”, Urban Research Symposium, Marseille.

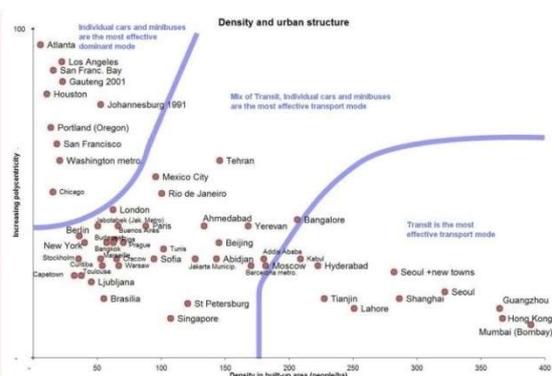


Figure 18: Densities and Monocentricity in selected cities

A **transição ecológica** (e solidária) com este modelo de território, em cada sub-região, vai permitir formular o programa baseado no (**eco**)urbanismo e na **inovação tecnológica da interoperabilidade ferroviária** do tram-train (e do cargo-tram) ao nível integração de serviços urbano, suburbano e regional pois, fundamenta-se no apoio da modernização do sistema ferroviário e diminuição da dependência do transporte individual, além da diminuição das assimetrias geográficas do território e de resposta ao policentrismo, responsável pelas emissões de GEE e CO₂, além dos custos escondidos da dispersão urbana – ver <https://www.ucl.ac.uk/bartlett/planning/sustainable-integrated-tram-based-transport-projects-peripheral-european-regions-sintropher>.

- **Ferrovia, Rodovia, Transporte Público, Ambiente, Energia e Regadio – Planos H2030 a H2050: faseamento, financiamento e coordenação – a revisão do PNI2030 (1ª Fase).**

Durante este ano e até final de 2021 – ver Parecer da CPADA de 10 Jan 2020 – o período deve ser preenchido com a realização das **Convenções Técnicas Regionais** (em 6M), o **Transit Act** (em 8M) e a **Reforma** até Setembro de 2021 (15 Meses), culminada na proposta legislativa de reajustamento do PNPOT2018 e do PNI2030 para aprovação.

⁴ Jessop, Bob. 1996. ‘Post-Fordism and the State’. In *Comparative Welfare Systems*, edited by Bent Greve, 165-184. Basingstoke: Macmillan: “The national state is now subject to a series of changes which result in its ‘hollowing out’. This involves two contradictory trends. For, whilst the national state still remains politically significant and even retains much of its national sovereignty (albeit as an ever more ineffective, primarily juridical fiction reproduced through mutual recognition in the international community of nations), its capacities to project its power even within its own national borders are decisively weakened both by the shift towards internationalized, flexible (but also regionalized) production systems and by the growing challenge posed by risks emanating from the global environment (...). Thus we find that the powers of nation states are being limited through a complex displacement of powers upward, downward, and outward. Some state capacities are transferred to an increasing number of pan-regional, pluri-national, or international bodies with a widening range of powers; others are devolved to restructured local or regional levels of governance within the nation state; and yet others are being usurped by emerging horizontal networks of (power - local and regional – which bypass central states and connect localities or regions in several nations (...). In this context hollowing out should be confused neither with the ‘withering away of the state’ nor with the simple marketization of its functions (more market, less state). Instead the state retains important functions and these are articulated with changes in their delivery in and through private-public partnerships, etc. In crucial respects these changes are also closely linked to the reorientation of state capacities towards Schumpeterian warfare measures.”

Posição Final da CPADA ao Parecer do Conselho Permanente ao Conselho Plenário do CSOP Carlos Gaivoto, membro eleito representante da CPADA no CSOP, engº e MSc em Transportes (IST 97/99)

Com efeito, o Estado se respeitar a metodologia **Bottom>Up** e ao planear e organizar o processo da candidatura, entretanto, explicada nas **Convenções Técnicas** (próximos 6 meses) e reajustada na lei 75/2013 de 12 de Setembro, de modo a regulamentar os **Planos Intermunicipais** (actuais PAMUs) com a metodologia do **ECOT** e do **PDU** (*Conta Pública do Sistema Deslocações*, 8 meses), possibilita que a **CIM** e/ou **Área Metropolitana (Metrópole)** apresente as candidaturas dos Projectos de TP, Ambiente e Energia, para o financiamento e apoio do PNI2030, a partir do primeiro semestre de 2022.

Recorde-se que as verbas do QCA2014 deslizaram até 2023 e esta situação permite haver verbas para a elaboração de estudos prévios e de ante-projecto enquadrados pelo **ECOT** e **PDU** respectivo em cada CIM ou Área Metropolitana. Ou seja, é possível que os fundos ainda disponíveis do QCA2014 sirvam para financiar parte da elaboração dos projectos até final de 2022 (2 anos e meio). Isto permitirá ao Governo criar uma coesão institucional madura e de maior soberania sem entrar na lógica do **RCSR**.

A resposta ao “Rescaling Competition State Regime”⁵ e aos Projectos de Regionalização e Descentralização

A lógica até aqui seguida em relação a qq QCA não escapa à do **RCSR** remetida pela CE e tem subvertido a orgânica do Estado. Por exemplo, elaborado no 2º semestre de 2014 e só apresentado no início de Fev.2015, houve um mês para o GTIEVA consultar as CCDRS e no início de Março de 2015, ter apresentado ao Governo a sua aprovação. Mas, com a descontinuidade PSD/CDS no governo, atrasou-se o processo de candidaturas ao QCA 2014 ⁶. Significa que este **modus operandi de Top>Down é preciso mudar**. Depois de se redefinir o programa da estratégia de *transição ecológica e energética* em cada sub-região, é possível relançar uma estratégia ferroviária e haver uma **formulação socialista**, sem cair no **RCSR** ⁷.

Trata-se de conceber uma estratégia geográfica da **Qualidade, Sustentabilidade e da Resiliência** (do país), com Infraestruturas e Equipamentos que permitam uma **Acessibilidade Integrada e de Coesão do Território por igual Direito da Geografia Humana**.

- **A Estratégia de H2050: as Convenções Técnicas Regionais, a revisão urgente do PNI2030 e o H2030 (1ª Fase).**

Ora, foi todo este anterior processo que debilitou a actual formulação dos sub-programas do PNI2030, os quais só tiveram um “reforço de verbas” (sessão LNEC, 17 de Julho de 2018) e explica porque é que não existem as *fichas de projecto* que fundamentem as necessidades e os valores de investimento – ver *Relatório do LNEC do MSTP e Anexo da AML* – ou mesmo o referido pela Comissão Técnica de avaliação do Transporte, Ambiente, Energia e Regadio e ainda a UTAP ⁸.

Ao defender-se a convocação das **Convenções Técnicas Regionais**, com uma metodologia semelhante ao “*Grenelle Environnement*”, possibilita-se uma maior participação das entidades públicas, populações e ONG ligadas ao Território, Transporte, Ambiente e Energia em cada sub-região, sem ser preciso cair na lógica do **RCSR**. O **Transit Act** deve revelar a rotura com o **BAU** (Business As Usual) e mais a maturidade interna com esta dinâmica social e territorial pois, é a mesma que permitirá a actual geração ainda intervir conscientemente face aos desafios que se estão a colocar com a pandemia e a catástrofes (ex: terramoto, erosão do litoral). A formulação socialista propõe um processo democrático de debate por sub-região.

4

Estes 10 anos são para se começar a consolidar o trabalho de *regeneração e requalificação* do território com a recuperação do sistema ferroviário e começar a mudar o paradigma da dependência da estrada e do automóvel. Em 2050 é preciso ter o território modelado com o modelo “**Urban Transit Village**” que apoie a resiliência do território – o (eco)urbanismo e um sistema ferroviário (ex: Friburgo – **Vauban**, Karlsruhe, Bordéus, Zurique, etc.) -, com mais justiça social, sem entrar em lógicas de *competitividade* e/ou de *produtivismo*. O sistema território – ferrovia – ambiente – energia – regadio - floresta, vai para além da Mobilidade, é mesmo da *Acessibilidade do* (Eco)urbanismo – ver **Anexo 1** -, como o do paradigma **Friburgo** (220 mil habitantes, 155km²).

- **Dossier “Ferrovia, Rodovia” - Tema A das Convenções Técnicas Regionais (CTR)**

Nesta prioridade do **Direito à Geografia Humana**, os princípios de Ecologia Urbana devem ser enunciados para a Revisão do PNI2030 no 1º semestre de 2020, para o debate-programa das Convenções Técnicas por sub-região, enquadrando-se o modelo da **Urban Transit Village** em cada sub-projecto associado à geografia de acessibilidade ferroviária integrada por sub-região.

⁵ “State projects are thus formally analogous to accumulation strategies insofar as both represent strategic initiatives to institutionalize and reproduce the contradictory social forms (i.e. the value form and the state form) of modern capitalism” - p.85 - Neil Brenner, “New State Spaces – Urban Governance and Rescaling of Statehood”, Oxford University Press, 2004.

⁶ A IP_{SA} funciona em modo BAU e fez justificar o PNI2030 como a actualização do PETI3+ em Julho de 2018, no LNEC. Porquê?

⁷ “The transformed configuration of state spatiality that has crystallized through these transformations may be provisionally characterized as a **Rescaled Competition State Regime** (RCSR)—rescaled, because it rests upon scale sensitive political strategies intended to position key subnational spaces (localities, cities, regions, industrial districts) optimally within supranational (European or global) circuits of capital accumulation; a competition state, because it privileges the goal of economic competitiveness over traditional welfarist priorities such as equity and redistribution; and a regime, because it represents an unstable, evolving institutional-geographical mosaic rather than a fully consolidated framework of statehood” - p.260 - Neil Brenner, “New State Spaces – Urban Governance and Rescaling of Statehood”, Oxford University Press, 2004.

⁸ “Na verdade, devido à natureza ainda programática / de planeamento do PNI 2030 e à eventual impossibilidade de levantamento da totalidade dos elementos económico-financeiros, afetos a cada projeto, o PNI 2030 é omissivo relativamente à concretização destas análises (custo-benefício e de viabilidade financeira), pelo que não é possível, nesta fase, analisar criticamente os projetos, numa perspectiva económico-financeira, ou quaisquer análises – inexistentes – efetuadas relativamente aos mesmos. Já quanto à análise dos impactos orçamentais dos investimentos, a natureza do PNI 2030 poderá ter também contribuído para a ausência de definição quanto ao modelo de contratação de cada um dos investimentos, sem a qual não é possível identificar os impactos orçamentais individuais. Desenvolvemos, no entanto e ainda que sujeito às limitações e riscos identificados ao longo deste relatório, a análise dos impactos orçamentais da globalidade dos investimentos previstos no PNI 2030”. - Páginas 9 e 10, PNI 2030 – Relatório de Análise da UTAP

Posição Final da CPADA ao Parecer do Conselho Permanente ao Conselho Plenário do CSOP Carlos Gaivoto, membro eleito representante da CPADA no CSOP, engº e MSc em Transportes (IST 97/99)

Convém recordar que para além dos objectivos de se diminuir os elevados ‘custos escondidos’ da dispersão urbana e aumentar a justiça social, cada sub-região precisa de formular alternativas da sua geografia de acessibilidade, dando preferência à ferrovia, através das componentes de inovação tecnológica (dual-vehicle) e interoperabilidade com a rede de comboio – ver **Contributo da CPADA em 10 e 17 de Janeiro de 2020** -, o **contexto da(s) pandemia(s) e recessão** evidencia a urgência de aumentar a garantia de segurança da Saúde Pública e a Qualidade de Vida com o reforço dos TCSP nas respectivas geografias de funcionamento de cidade e região, em articulação com o modelo da **Urban Transit Village** de alternativa ao Policentrismo. Ora, toda esta problemática é ignorada no PNPOT2018 e concomitantemente pelo PNI2030. A avaliação da Comissão Técnica ao ignorar esta dimensão geográfica e estrutural, coloca-se, também, fora duma proposta coerente e consequente da revisão do PNI2030, com a qual não podemos ignorar e muito menos concordar.

Aliás, quando se comparam os relatórios da CP com a posição assumida pelos consultores da Ferrovia (5 de Março de 2020), há uma incongruência entre o diagnóstico da situação realizado por uns e por outros: os primeiros referem as condições inseguras e de fraco desempenho oferecidas pela superestrutura e infraestrutura à exploração ferroviária e as propostas dos segundos fixam-se mais no acordo com as prioridades da IP_{SA}. Ora, mantém-se o baixo valor das taxas de aproveitamento da velocidade máxima (TAVM) da rede, continuando a ser manifestamente prejudicial ao bom desempenho dum Plano de Exploração que se requer para a mudança de paradigma do sistema ferroviário – ver Anexo/CPADA (17 de janeiro). As **Convenções Técnicas Regionais** são contributos para se avançar no próximo ano na Reforma do Sector e da CP, enquanto Operador Interno Integrado, assumir o planeamento e controlo do investimento e da exploração da infraestrutura ferroviária, da segurança, controlo de velocidade e do material circulante – ex: a SNCF voltou a assumir este modelo desde julho de 2019 (SNCF Exploração + SNCF Infraestrutura).

- **Dossier “Mobilidade Sustentável e Transporte Público” – Tema B das Convenções Técnicas Regionais (CTR)**

O sector do TP e as bicicletas ocupam uma função prioritária no modelo da **“Urban Transit Village”** - (ex: Vauban) pois, permite criar as condições de sustentabilidade e de resiliência dum bairro, cidade e região. Considerando o Horizonte 2050 - trinta anos - e tendo como base este próximo ciclo do H2030 e do PNI2030 (1ª Fase, 10 anos) para reprogramar todo o trabalho até agora feito no Estado central e local (CCDR, AM, CIM e Metrópole), é possível regenerar e requalificar o território por cada sub-região. Ou seja, é possível conjugar ordenamento com planeamento ao começar, desde já, a elaborar com a metodologia do PDU, actualizando cada PAMU, lançar a metodologia do ECOT actualizando *Plano Intermunicipal* e saber articular o PDM, o PDU e o ECOT com o PROT. Isto exige reforçar tecnicamente várias entidades públicas e criar outras como a *Autoridade de Urbanismo (AU) por região*, articulada com as CIM. Os projectos ficam sujeitos ao modelo **“Urban Transit Village”** em cada município e sub-região. Não se compreende pois, porque é que a rede de “interconexão ciclável” nacional é só enquadrada na perspectiva de lazer e de turismo quando há países que a enquadram com objectivos estratégicos mais alargados.

5

Ora, quando se analisa o Dossier do **MSTP** (3300M€), o que está aqui programado no PNI2030 (desde 2014), não corresponde a este desafio da sustentabilidade e resiliência, ou seja, o da *Acessibilidade* integrada e sustentável, centrada no (eco)urbanismo e na geografia de infraestrutura e equipamentos colectivos sustentáveis. Aliás, no próprio relatório do LNEC é referido não haver nem estudos de viabilidade e ante-projecto em qualquer projecto de qualquer sub-programa e acrescenta-se, nem caderno de encargos que pudesse aferir o valor do investimento e do impacto económico e social⁹.

Como se verifica, todas as propostas de **TCSP**, ignoram a metodologia do **PDU (Conta Pública do Sistema de Deslocações** com os custos sociais associados e os impactos sócio-económicos) e a revalorização do território através das políticas **TOD** (modelo que pode ser instrumentalizado com outros objectivos que não os da sustentabilidade e resiliência) mas, em que o sistema de transportes pode e deve ajudar a articular o urbanismo com o ordenamento do território – ex: o **“Transit Corridor Availability”** (TCRP 146) ou do **“Contrat d’Axe”** (ver exemplos de Bordéus e de Grenoble com o LRT) -, dentro de perímetro de transporte urbano, sem entrar nas lógicas *produtivistas* e de *competitividade*, mais para combater a dependência do automóvel e combater os custos escondidos da dispersão urbana.

No caso do PNI2030, ao seguir as orientações iniciais lançadas pelo GTIEVA, estas não são precisamente o que presidiu à sua elaboração. Portanto, mais uma razão para se reequacionar o que está proposto no PNI2030 e a sua revisão ser feita com o modelo **“Urban Transit Village”** em alternativa ao Policentrismo. Daqui, a necessidade de se elaborar rapidamente o **ECOT** e o **PDU** em cada CIM e Metrópole – ver Parecer de 10 de Janeiro –, como os das cidades/concelhos com População>100mil hab. (ex: a sub-região de Viana do Castelo; Vale do Cávado Braga/Barcelos/Guimarães; Vale do Ave; Vale do Sousa; sub-região de Chaves, Montalegre,Viago; a sub-região de Aveiro; sub-região do Mondego; sub-região do Alto da Estremadura; sub-região do Médio Tejo; sub-região da Covilhã/Belmonte/Sabugal/Penamacor; Região do Oeste, a Região do Alentejo com as 4 CIM do

⁹ Como por exemplo, a ligação proposta do Metropolitano de Lisboa na ligação “Rato <> Cais do Sodré”, com um “custo” previsível de 300M€, 7 anos de Obra, remoção de rede da Linha de Cascais e da Linha de Eléctricos, baseada num “estudo” preliminar de tráfego da rede e numa exploração circular “Top>Down”, sem suporte estratégico, operacional e económico; as propostas (?) do TCSP da AML, sem qualquer estratégia de regeneração e requalificação do território e do sistema de transportes - a não ser a da especulação -, ausente de qualquer planeamento estratégico que deveria resultar da actualização do PROTAML cruzado com o ECOT/Plano Intermunicipal e PDU da AML Outro exemplo, é o conjunto de eixos BRT, sem referências às redes OSP postas a concurso (17 de Fev.2020), cujos impactos não foram avaliados nos efeitos da Conta Pública do Sistema de Deslocações da AML, portanto, não tendo sido sequer o resultado de optimização do que existe e cujos corredores TCSP (ex: Tram-Train, LRT, BRT) poderiam corresponder ao modelo de território “Urban Transit Village”, alternativo ao policentrismo. Em 2002, o eixo “Algés<>Loures” chegou a ser apresentado ao ministério responsável pelos transportes pois, elaborou-se um Ante-Projecto e um Caderno de Encargos pronto para lançar o concurso, uma vez que o estudo económico e financeiro demonstrou a sua viabilidade. Neste ante-projecto, com o acompanhamento dos 4 municípios – Oeiras, Amadora, Odivelas e Loures - e coordenado pela Carristur numa equipa com membros da Carris e do Metro, foi estudado um traçado com ligações a Linda a Velha, Carnaxide, Outurela, Buraca, Falagueira, Odivelas, Loures. Porque razão no anexo da AML, tal projecto não é referido?

Posição Final da CPADA ao Parecer do Conselho Permanente ao Conselho Plenário do CSOP Carlos Gaivoto, membro eleito representante da CPADA no CSOP, engº e MSc em Transportes (IST 97/99)

Alentejo e a Metrópole do Algarve) em que o sistema ferroviário, com a estratégia de interoperabilidade, pode ser a alavanca da regeneração do território.

Os programas da **Logística Urbana**, da **Motorização eléctrica** do automóvel, da **Rede Nacional Ciclável** e de serviços inteligentes de gestão da mobilidade estão desconexos da metodologia do **PDU** e do **ECOT**. Eles devem ser analisados e avaliados de acordo com aquelas metodologias e enquadrados pela estratégia de regeneração e requalificação do território, tal como existe, por exemplo, no caso de **Friburgo - Vauban** – ver **Anexo 1**.

Em resumo, todos os programas e sub-programas do PNI2030 do sector do Transporte, em particular, do Transporte Público e do que indevidamente se designa “Mobilidade Sustentável” (a designada “Smart City”?) devem ser revistos de acordo com os conceitos, princípios, critérios e objectivos estratégicos do modelo “**Urban Transit Village**” e quando, na mudança de paradigma se incluem a resposta à situação actual de **Pandemia** e de **Recessão**, essa estratégia necessita de incluir um **Plano Estratégico H2050**, ele deve resultar desta reflexão prospectiva sobre **sustentabilidade** das populações e **resiliência** do território. No **Parecer da CPADA** entregue a **10 de Janeiro** e no Anexo de **17 de Janeiro** ficou evidente que o Programa Nacional de Investimento 2030 está incongruente e incoerente com os desafios da sustentabilidade e da resiliência e precisa de ser reprogramada quer para dar resposta à obsolescência de ILDs quer à modernização das redes, em particular, a rede ferroviária que pode usufruir da vantagem de introduzir inovação tecnológica e criação de emprego qualificado.

- **Dossiers “Ambiente, Energia, Recursos Hídricos e Resíduos, Regadio e Seca” Tema C das CTR**

Nestes Dossiers, também, os relatórios da Comissão Técnica, da KPLN e da própria UTAP referem a ausência de estudos de viabilidade e/ou projectos dos sub-programas que evidenciassem a relação custo/benefício (*BCR*) ou que pelo menos justificasse a acção e o respectivo programa e verba. É claro que as métricas são hoje da natureza mais abrangente (*Wide Economic Benefit, WEB*) e elas nem sequer são referidas nos vários dossiers ligados às questões do ambiente, energia, ciclo da água, gestão de resíduos, recursos hídricos, da orla costeira e regadio. Pode colocar-se em questão o retorno social e económico do Investimento PÚBLICO para conter projectos para a resolução da obsolescência das infraestruturas (circuito 2) e com a inovação (circuito 3) que é requerida, por exemplo, através das energias renováveis – essa é uma função hoje partilhada pelo Estado central e local – mas, face ao ciclo longo dos efeitos da(s) pandemia(s) e recessão, no próximo período do **PNI2030**, é determinante iniciar a regeneração do modelo de território – mudança de policentrismo para a “**Urban Transit Village**” – e concomitantemente, rever cada sub-programa e o seu conjunto de projectos destas áreas do Ambiente, Energia e Regadio.

Tanto o **RNC2050** nas orientações estratégicas, como o **PNEC2030** na operacionalidade das medidas de acção – até podem conter um conjunto de programas que são comumente aceites – mas, não resultam desse debate nacional necessário como o que houve com o *Grenelle Environnement*. Ao contrário, seguindo a metodologia **Top>Down**, o PNI2030 segue a política “*Schumpeteriana*” (que alguns confundem com *Fontismo* – ex: aeroporto do Montijo, Metro no Rato<>Cais Sodré, BRT da Lousã -, em que se propõem, sempre, a fazer mais e por vezes, depressa), como por exemplo, os investimentos em frotas eléctricas sem quaisquer estudos técnicos de impacto (ex: renovação de Frotas de Autocarros) mas, só na senda da “subsídio-dependência” - no caso do POSEUR das verbas que a Comissão atribui -, como aliás, tem sido o argumento usado nas decisões precipitadas e que paradoxalmente, entrando na lógica da dita *produtividade* e *competitividade*, é uma das críticas apontadas por economistas pela perda dessa mesma *competitividade*. Além disso, o facto de não estar avaliado o impacto socioeconómico quer na criação do emprego (qualificado); o impacto no PIB a médio prazo (enquanto tradicional métrica de riqueza) e na geração de *Ganhos na Saúde* e na *Resiliência* da FBCF e na Inovação; só por si, já requer que o PNI2030 seja revisto e reprogramado com estratégia de Sustentabilidade face à época das pandemias e recessão, ultrapassando a dependência herdada do **PETI3+**.

Em resumo, a **Investigação** e a **Inovação** devem ser aplicadas mas, se não houver qualquer articulação com o ordenamento do território, o urbanismo, transportes e energia para a regeneração e requalificação, necessários à sustentabilidade e resiliência de cada sub-região, também, depressa se chega à conclusão do fraco ou nulo impacto nas questões **climática e conservação da natureza**. O *Programa da Seca*, por isso, é mais grave do que é apontado (Alqueva, está a 64% e mais um conjunto de Albufeiras a Sul estão na ordem dos 10% a 20%) e com tendência a piorar. Também, há uma diferença de método e da linguagem usada entre a promoção dos Planos e a realidade.

A linguagem é importante ¹⁰ mas, neste caso, é a mesma linguagem que está sempre usada (em *Power Point*) para a promoção destes *Planos (Top > Down)* - garantia de que o **PNI2030** (2014) é um compromisso (alinhado) com a competitividade do *GTIEVA* (ex: os corredores Atlânticos das mercadorias) que são “precisos” para a “economia nacional” e com o *Estado produtivista*, como se não houvesse a tratar, em primeiro lugar, o **Direito da Geografia Humana**.

Conclusões e Recomendações

A questão política e pública que se coloca, como já foi referido, é se esta interpretação da “**Obra Pública**” (*Fontista*) “empreendedora” e “competitiva” (*Neoliberal*), enquadrada no **RCSR** (*Rescaling Competition State Regime*), é coerente com o novo modelo de ordenamento do território “**Urban Transit Village**” e o (eco)urbanismo como no exemplo de **Friburgo - Vauban**?

1. A linguagem de promoção, per si, não resolve esse problema e tal, como está referido, naqueles relatórios, onde estão os projectos integrados para que se possa avaliar a coerência da verba atribuída em cada sub-programa? Com certeza, uma má

¹⁰ “Elliot, Brian “Constructing Community – Configurations of the Social in the Contemporary Philosophy and Urbanism”, Lexington Books, UK 2010.

Posição Final da CPADA ao Parecer do Conselho Permanente ao Conselho Plenário do CSOP Carlos Gaivoto, membro eleito representante da CPADA no CSOP, engº e MSc em Transportes (IST 97/99)

interpretação nacional do **SWR**... Outro exemplo, na linguagem muito própria do Ministério do Ambiente – vejamos os relatórios da **Secretaria de Estado do Ambiente** e os da **UTAP**, própria de financeiros - aquilo que é designado por “Passivo Ambiental” e que não tem um estudo técnico de explicação do nível de resíduos ou da obsolescência de ILD e equipamento existentes no território, além da *Consulta Pública* do PNEC2030, entre fim de Abril e Maio 2019 (30 dias), são “obras” insuficientes. Por isso, propõe-se a revisão do PNI2030 e a atualização do PNPOT2018 e do PNEC2030 (12 meses), conjugando-os com a execução plurianual do OE.

2. É claro (para todos?) que o debate sobre o modelo de crescimento e o desenvolvimento desigual e combinado associado às crises cíclicas (longas – Kondratief) ou às mais curtas (neoliberais), na acelerada acumulação por expropriação da riqueza, tem sido ignorado na linguagem **Top>Down** do **BAU em Power Point**. Esta não pode ser a coerência interna/externa do PNI2030.

Interessa que na explicação da produção e utilização de recursos materiais e energéticos (inclusivé os da FBCF), através doutra análise e avaliação ¹¹, possa ficar evidente a diferença entre a formulação liberal (mercado) e a socialista (valor social), entre as quais, existem, também, os defensores do crescimento zero ¹² e os que defendem o planeamento socialista. Este debate tem sido adiado entre as academias e a sociedade em geral, em particular, quando o modelo está em plena rotura com a geografia humana e adia a transição ecológica da sociedade:

“It is paradoxical, perhaps, that the neo-classical models, specified in their blurry fashion as outcomes of perfect and pure competition in a capitalist market exchange economy, can provide the basis for revolutionary advances with respect to the creation of socially efficient and humane urban structures. That this is the case testifies, however, to the fact that particular theories or models are not in themselves status quo, revolutionary or counter-revolutionary (see chapter 4). Theories and models only assume one or other of these statuses as they enter into social practice, either through shaping the consciousness of people with respect to the processes which operate around them, or through providing an analytical framework as a springboard for action”¹³.

3. Ora, como o **PNPOT2018** não diagnostica a evolução do desenvolvimento desigual do território, nem o **PNEC 2030** fazem estes balanços do **dilema do crescimento**, limitando-se a cumprir o calendário do **RCSR** imposto pela Comissão, no actual contexto de **Pandemia** e da **Recessão** existente, é preciso que a geografia da política económica rompa com esta “normalização regional” do território, em particular, com o modelo do policentrismo, recordando que o **“Urban Transit Village”** enquadra uma formulação dos recursos existentes cujo valor de uso é socialmente útil e sustentável, defendendo a resiliência e a geografia humana.¹⁴

É nisso que a revisão do **PNI2030** deve apostar e substituir o programa/projecto que ajude a resolver o **“dilema” da aritmética do crescimento** - ver o **Anexo 2** ¹⁵, o qual necessariamente não passa só por substituir as fontes em energias renováveis mas, ter que mudar no modo de produção, consumo e distribuição, associando o modelo **“Urban Transit Village”** do Território na formulação socialista. De facto, os **problemas das Alterações Climáticas e da Saúde Pública (Pandemia) não são resolvidos com o “empreendedorismo” dos Governos Urbanos e muito menos com a política do subsídio dependência do RCSR**. A proposta de Parecer do Conselho Permanente é omissa à reflexão crítica e prospectiva, remetendo-se ao DR 8/2018.

O **PNEC2030** está alinhado com o **PNPOT2018** e o **PNI2030** mas, nenhum explica os cálculos que levam a garantir poder atingir-se os objectivos e as metas do **RNC2050: fica-se sem saber se é a inovação tecnológica que garante a economia do crescimento ou se o modelo do território e do modo de vida devem ir ao debate público na defesa da Geografia Humana**.

4. O **PNI2030**, no dossier MSTP, só adianta que é preciso investir em redes, na tecnologia da gestão da mobilidade e na **Smart City**, seja lá o que for o que isso queira significar. O que se sabe e é reconhecido pelos países, é que existe este **dilema da aritmética do crescimento** e que para a sustentabilidade da macroeconomia, já há quem defenda que o modelo “Green New Deal” (neo-Keynesiano) possa *moderar* mais a procura, inovar tecnologicamente e baixar as emissões de CO₂. Será assim?

Este é o debate público aberto noutras sociedades, as de capitalismo avançado e que até equacionam as **pandemias** como uma das variáveis a ter em conta (impacto na saúde da população)¹⁶ – ver o **Anexo 2**. É claro que em Portugal, no modelo de expansão do território (as projecções demográficas dos PDM, na década de 90, somadas, davam para uma população de 30 milhões de hab.), nunca foi avaliado o impacto da especulação - e com todos impactos que tem tido nas **Contas Públicas**, em particular, os provocados nos orçamentos municipais por causa dos **custos escondidos** da dispersão urbana e ao nível das externalidades negativas, nomeadamente na **Saúde Pública** (CO₂), no **Ambiente** e Alterações Climáticas (GEE), além do retorno do Investimento Público realizado em cada sector ¹⁷. A proposta de Parecer ao CSOP é inócua sobre este problema estrutural.

¹¹ David Harvey (2006, “The Limits to Capital”, Verso), “Os Limites do Capital” ed. Boitempo, 2013

¹² Ler “Prosperity without growth” Tim Jackson, , Economics Commissioner Sustainable Development Committee, March 2009.

¹³ David Harvey , “Social Justice and the City”, cap.5 “Use Value, Exchange Value and Urban Land-Use Theory – Ed. The University of Georgia Press, 2009 (2ªed.)

¹⁴(...) “in this case serving to assign production roles to participants. In contemporary western society, the price system serves to coordinate a large number of individual activities through market behaviour and the requisite social structure is here a stratified class society. Socialist societies seek to replace the market mechanism by something else, such as a centralized or decentralized planning system. These various coordinating mechanisms-modes of economic integration are an integral part of the economic basis of society, (...)” – pág.199 , in “Social Justice and the City”, cap.6 “Urbanism and the City”,– Ed. The University of Georgia Press, 2009 (2ªed.).

¹⁵ Anexo 2 - “Towards a Sustainable Macro Economy”, “Prosperity without growth”, Tim Jackson,

¹⁶ Ver https://books.google.pt/books?id=M-H0AqAAQBAJ&pg=PA81&pg=PA81&dq=Tim+Jackson+and+Pandemic+diseases&source=bl&ots=8oDGQxCFnv&sig=ACfU3U1OqTioANQI26NE4PWm3qmmRi_w_o&hl=pt-PT&sa=X&ved=2ahUKEwi8m8m5yan_pAhWC5OAKHSFoBvKQ6AEwAHoECAoQAQ#v=onepage&q=Tim%20Jackson%20and%20Pandemic%20diseases&f=false

¹⁷ <https://www.apta.com/research-technical-resources/research-reports/economic-impact-of-public-transportation-investment/>

Posição Final da CPADA ao Parecer do Conselho Permanente ao Conselho Plenário do CSOP Carlos Gaivotto, membro eleito representante da CPADA no CSOP, engº e MSc em Transportes (IST 97/99)

5. Infelizmente, nos Dossiers de apoio à avaliação do **PNI2030**, também, omite-se uma crítica sustentada ao modelo de crescimento e ao “hollowing out” do Estado, aceitando-se a metodologia Top>Down da IP,^{SA} a lançar a prioridade do investimento de quase todo o Programa, na acessibilidade dos “Corredores” e áreas metropolitanas, no contexto do RCSR em que “*The transformation of western European Keynesian welfare national states into RCSRs has been mediated through diverse political agendas and has been pursued along divergent pathways of institutional and scalar restructuring in different national contexts*” (...) e por isso se assiste a ... “*that RCSRs have been locked into a vicious cycle in which ineffectual regulatory experiments engender equally dysfunctional institutional innovations, causing the economic, social, and political dislocations of post-Keynesian urban governance to be further exacerbated.*”¹⁸. Esta é, porventura, mais uma das razões porque são precisas as **Convenções Técnicas Regionais**, o **Transit Act** e a **Reforma do Sector**, a começar por juntar os ministérios que tratam, afinal, da sustentabilidade e resiliência do Território e da **Geografia Humana**.

Posição Final da CPADA ao Parecer formulado pelo Conselho Permanente ao Conselho Plenário do CSOP

No passado dia 12 de Junho de 2020, a CPADA recebeu a Proposta do Conselho Permanente do CSOP ao Conselho Plenário, sobre o PNI2030, formulada em 118 pontos, com base nos relatórios técnicos e contributos de entidades públicas e privadas.

Após a análise do Parecer formulado pelo Conselho Permanente, sustentada nas posições da Comissão Técnica, da UTAP e nos relatórios técnicos dos consultores, **a CPADA manifesta o seu voto Contra esta formulação** por três razões fundamentais:

- o PNI2030 não é denunciado pela sua incongruência e incoerência face aos problemas graves causados pela neoliberalização do território (ex: aumento dos custos escondidos da dispersão); o PNI2030 não confere a Sustentabilidade comprovada em projectos com avaliação socioeconómica e impactos positivos que defendam a prioridade do Direito da Geografia Humana - o PNI2030 acentua a injustiça social, territorial, ambiental e energética;
- o PNI2030 adoptou o método e objectivos do GTIEVA/PETI3+ e a proposta do Conselho Permanente não propõe alternativas aos vários programas herdados em 2015 e que só reforçam o distanciamento social e a competitividade, numa *formulação liberal* de Estado produtivista, contrária ao valor socialmente útil do investimento público para a Sustentabilidade e Resiliência do Território, p.ex., da Estratégia de Interoperabilidade Ferroviária do H2030 (1ª Fase);
- o PNI2030 deve ter uma revisão imediata face ao contexto da *época das pandemias e recessão permanente* e a omissão da revisão urgente é grave face aos métodos que têm sido seguidos pelo Estado Português com incidência na fraca concretização de projectos financiados pelos QCA. H2050 requer Estratégia de Sustentabilidade e Resiliência do Território realizada com qq CIM e Área Metropolitana, a partir duma Geografia de Infraestruturas de Acessibilidade coerente e congruente para se aumentar a Justiça social, territorial, ambiental e energética. Por isso, o PNI deve ser revisto em **Convenções Técnicas Regionais** até ao final de 2020, as quais prepararam o **Transit Act** para uma reforma do sector do transporte e território em 2021 – ver Contributos da CPADA (10.01.2020; 17.01.2020 e 14.05.2020)

8

Carlos Gaivotto, 18 de Junho de 2020

Anexo 1 – Friburgo-Vauban e o eco-urbanismo

Fonte: <http://www.ecotippingpoints.org/our-stories/indepth/germany-freiburg-sustainability-transportation-energy-green-economy.html>

Anexo 2 – “Towards a Sustainable Macro-Economy”

Fonte: http://www.sd-commission.org.uk/data/files/publications/prosperity_without_growth_report.pdf

(...)

In his dystopian novel *1984* Orwell makes ironic reference to Newspeak, a dialect of English so corrupted that phrases like ‘freedom is slavery’ or ‘war is peace’ could pass unremarked. What he was alluding to is the power of language to control our thoughts. When those in authority can redefine the meanings of words they make subversion literally unthinkable. The phrase ‘parliamentary democracy’ is an example of Newspeak: a contradiction in disguise. Go back to the Greek origins of the word democracy. The second half of the word means ‘power’ or ‘rule’. Hence we have autocracy—rule by one man—and aristocracy—rule by the *aristoi*, the best people, the elite. Democracy meant rule by the *demos*. Most commentators translate this as rule by ‘the people’, but the word *demos* had a more specific meaning. It meant rule by the common people or rule by the poor.

Aristotle, describing the democracies of his day, was quite explicit about the fact that democracy meant rule by the poor. Countering the argument that democracies simply meant rule by the majority he gave the following example:

Suppose a total of 1,300; 1000 of these are rich, and they give no share in office to the 300 poor, who are also free men and in other respects like them; no one would say that these 1300 lived under a democracy (Politics 1290).

But he says this is an artificial case, “due to the fact that the rich are everywhere few, and the poor numerous.” As a specific definition he gives:

A democracy exists whenever those who are free and are not well off, being in a majority, are in sovereign control of the government, an oligarchy when control lies in the hands of the rich and better born, these being few (ibid.).

With regard to the filling of official positions, he further remarked that in Greece, “to do this by lot is regarded as democratic, by selection oligarchic” (*Politics*, 1294). What the ideologists of capitalism call democratic procedures would be more accurately described as *psephonomic* procedures (Greek *psephos*: vote by ballot). By glossing over the nature of class relations, such ideologies confuse the right to vote with the exercise of power. In fact all capitalist states are plutocratic oligarchies. Plutocracy is rule by a moneyed class; oligarchy is rule by the few.

These are the characteristic principles of the modern state. This state, the end or *telos* of history according to Fukuyama (1992), the most perfect form of class rule since the Roman republic, exercises such hegemony, spiritual and temporal, that it appears to have banished all competition. Effective power resides in a series of concentric circles, concentrating as they contract through parliament and cabinet to prime minister or president: *oligarchy*. This power is openly exercised in the name of Capital, it being now accepted by all concerned that the job of government is to serve the ends of business, the highest objective of a state: *plutocracy*.

(...)

Cochsott, W.Paul and Cottrell, Allin, p.157-158, Chapter 13. On Democracy in “Towards a New Socialism”, Spokesman, Bertrand Russel House, 1993

¹⁸ Neil Brenner, ps.260 e 261, cap.6 “Alternative Rescaling Strategies”, in “New State Spaces – Urban Governance and Rescaling of Statehood”, Oxford University Press, 2004 .