

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 12:47:50 +0100
From:Francisco Asseiceiro
To:CSOP - Conselho Superior de Obras Públicas <csop@csop.pt>

Exma. Senhora Presidente
Engenheira Natércia Cabral

Em resposta às questões colocadas por consulta escrita, comunico:

- 1 - O acordo à Ata da reunião plenária realizada nos dias 14 e 15 de maio;
- 2 - O acordo na generalidade à Proposta de Parecer do Conselho Permanente do CSOP ao Conselho Plenário, sobre o PNI 2030, suportado na Declaração de Voto em anexo.

Com os melhores cumprimentos
Francisco Asseiceiro

Pronúncia dos membros do Conselho Plenário sobre a Proposta de Parecer
do Conselho Permanente do CSOP ao PNI 2030 - Junho de 2020

Declaração de voto

Representação das Confederações representativas
dos trabalhadores na CPCS

1. Análise geral

Na Proposta de Parecer do Conselho Permanente do CSOP sobre o PNI2030, submetida a pronúncia dos membros do Conselho Plenário, constata-se que a grande maioria das dezenas de conclusões e de recomendações gerais e específicas, reflecte fragilidades e omissões de carácter técnico, económico e financeiro.

E o caso destacado pela positiva, sobre a *«preocupação de coerência do PNI2030 com instrumentos de política de que é subsidiário e instrumental, indo a montante, às orientações e determinações supranacionais e da União Europeia»* (2) merece valorização negativa. De outro modo, a coerência externa do PNI 2030 com documentos de referência sectoriais, *«em particular o PNPOT»* (3 a 7), suscita reservas.

Ou seja, se por um lado, as determinações supranacionais evidenciam submissão e abdicação de importantes parcelas da soberania nacional, no caso vertente o investimento em infraestruturas públicas, por outro, embora de expressão muito diferente, as generalizações do PNPOT, concedem às opções sectoriais sobreposição às opções de políticas de ordenamento e coesão territorial, conhecendo-se até as emanções sectoriais preexistentes do PNI2030 e o seu estilo de *listagem* dos investimentos em infraestruturas.

Valoriza-se a existência de um programa de investimentos e a relevância de muitos dos investimentos constantes no PNI 2030, cuja concretização só pecará por ser tardia.

A falta de um Plano Ferroviário Nacional, (26) frequentemente referida, de um Plano Nacional para o Material Circulante, ou de um Plano Nacional de Energia, são apenas exemplos sectoriais, da subvalorização da cultura de planeamento face ao mercado, resultante da progressão do sector privado, nas últimas décadas, logrando o recuo do Sector Empresarial do Estado nos sectores estratégicos.

E se a actual conjuntura sanitária tem exposto a relevância e a imprescindibilidade do serviço público, tem também ampliado, trazendo à evidência, o resultado de opções políticas sociais e económicas, há muito identificadas e contestadas pelas estruturas

representativas dos trabalhadores, que é decerto do conhecimento geral. Como exemplo, a ausência no PNI2030 de referência às empresas públicas e ao seu papel determinante no planeamento, manutenção, funcionamento, investimento e exploração de infraestruturas, confirma uma política de Estado de desmantelamento e privatização de funções que são suas, com graves consequências para o País, e para fragilização e precariedade nas relações de trabalho.

Por outro lado, para além da necessidade de revisão do PNI2030, designadamente para efectiva articulação com o aparelho produtivo nacional e a reindustrialização, e em resposta a diversas conclusões e recomendações da Proposta de Parecer, com indicações expressas nesse sentido (15, 64 e 67), o aparecimento da pandemia vem adicionar razões e espaço para a revisão de opções erradas, como é o caso, a título de exemplo, das que têm penalizado a construção do Novo Aeroporto de Lisboa (37, 61).

Neste contexto, se vinha sendo reclamado o aumento do investimento público em infraestruturas como uma opção central para o desenvolvimento do País, ele revela-se ainda mais premente para a retoma da crise económica pós pandémica.

E quanto ao investimento privado, generosamente empolado, o relatório da UTAP é particularmente objectivo, salientando que o PNI2030 nada diz sobre *«a viabilidade económico-financeira do projeto de investimento, dos pressupostos de exploração em que esse projeto de investimento assenta ou do contexto contratual em que o mesmo será desenvolvido»* e que estes *«três aspetos, entre outros, poderão ser determinantes para atestar se, de facto, um investimento financiado pelo setor privado é ausente de qualquer esforço do setor público com expressão em contas nacionais ou, pelo contrário, se o setor público desempenha um papel determinante para a concretização do investimento preconizado»*, um quadro, ainda agravado na situação actual.

2. Análise sectorial

Ainda relativamente ao financiamento, estão previstos, no subsector da **Mobilidade e Transportes Públicos**, 840 milhões de euros de investimento privado, contudo, o relatório da Comissão Técnica sinaliza que “uma parte muito significativa dos programas previstos nesta área está formulada de forma genérica e através de exemplos que, a concretizarem-se, excederiam significativamente os montantes de investimento previsto».

As assimetrias demográficas podem justificar a centralidade dos investimentos deste subsector nas áreas metropolitanas. São zonas densamente povoadas e em crescimento, uma das expressões da polarização deste modelo económico, exigindo infraestruturas que acompanhem esse incremento, caracterizadas também pela falta

de material circulante, e navegante, no caso da AML, e por uma certa plenitude de operadores de transporte público.

Pelo contrário, nos territórios de baixa densidade verifica-se a escassez dos serviços de transporte público face a uma existência significativa de infraestruturas. Assim, destaca-se como primeira prioridade a reconstituição de uma estrutura de serviços como a ex-Rodoviária Nacional, pública e com escala para integrar os serviços menos atractivos com os serviços de maior procura, a par da aposta da CP como a empresa pública e unificada para o serviço ferroviário em todo o território nacional. E seguidamente a construção das infraestruturas identificadas como prioridades para a coesão territorial, algumas delas previstas no PNI2030.

Ainda neste subsector, sublinhar o desacordo à opção pela linha circular do Metropolitano de Lisboa e à prioridade a ela atribuída, face às ligações radiais em falta para retirar o transporte individual do centro da cidade.

E a propósito da importância do transporte público colectivo para resolver de facto os problemas da mobilidade, do ambiente e da energia, é espantoso o desígnio do PNI2030 de *«Massificar a utilização do veículo elétrico, contribuindo para a descarbonização da sociedade»* e *«incentivar a aquisição de veículos elétricos por particulares»*, que será no mínimo o pesadelo de qualquer ambientalista e o sonho dos donos da indústria automóvel.

No subsector **Ferrovias** valoriza-se o redireccionamento estratégico para o âmbito ibérico, que constitui a origem e destino de mais de 70% da carga que atravessa a fronteira terrestre, no somatório dos modos rodoviário e ferroviário.

Valoriza-se também o Programa de Reforço da Capacidade e Aumento de Velocidades no Eixo Porto-Lisboa, no entanto salientando que as fases esquematizadas na ficha F1 devem ser reformuladas de modo a constituírem um macrofaseamento, de que no final, resulte uma infraestrutura autónoma para os serviços de altas prestações entre Lisboa e Porto, complementar à actual Linha do Norte a destinar essencialmente aos serviços suburbanos, regionais e de mercadorias.

No Programa F5 - Ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura, será de valorizar o redireccionamento deste objectivo para a modernização da Linha de Cascais e a aquisição urgente de novo material circulante.

Considera-se insuficiente a segunda prioridade atribuída ao programa F11 – Modernização da Linha do Alentejo, (L/61) por não corresponder às necessidades da estrutura em malha da rede ferroviária, da qualidade da acessibilidade ferroviária a Beja, capital de distrito, da redundância de itinerário entre Sines e Caia, e da potenciação de serviços e conexões que ficarão possíveis pelo corredor interior, após conclusão da construção da ligação Évora-Elvas-Caia.

No subsector **Rodovia** não se valoriza o programa R3 – Ligação A2 / Aeroporto (L/61) dado o significado do complemento aeroportuário no Montijo para viabilizar o crescimento do AHD, no centro de Lisboa, sendo assim a única capital europeia com um aeroporto a crescer dentro dela.

Pela mesma razão valoriza-se também negativamente no subsector **Aeroportuário** o programa A1 - Expansão aeroportuária de Lisboa - 2ª fase de expansão do Aeroporto Humberto Delgado, (L/61) e a primeira prioridade atribuída na respectiva recomendação específica. Saliente-se que a crise pandémica veio eliminar o argumento da urgência, o mais esgrimido pela Vinci para lograr, com a versão Portela+1, a ampliação do AHD, sendo assim mais uma razão, entre muitas outras para retomar a solução faseada e de futuro, com DIA vigente, no Campo de Tiro de Alcochete.

De salientar ainda a ausência de referência à construção da Terceira Travessia do Tejo, fundamental para resolver o problema dos congestionamentos quase diários na Ponte 25 de Abril, dos frequentes congestionamentos em fins de semana na Ponte Vasco da Gama, da reconfiguração do sistema ferroviário na ligação entre as duas margens, e as acessibilidades ao NAL.

Será de valorizar numa óptica não considerada nos investimentos previstos para subsector **Marítimo-Portuário**, a urgente necessidade de realização de obras diversas em grande parte dos portos de pesca nacionais, designadamente dragagens de barras e canais de acesso, e melhoria de cais de acostagem e de outras infraestruturas portuárias, muitas delas em muito mau estado, devido a uma profunda e reiterada insuficiência de manutenção.

Relativamente ao **Ciclo Urbano da Água**, e também à Gestão dos Recursos Hídricos, o caminho proposto é o da transformação da água num negócio com a criação das condições para a sua privatização. Os argumentos da necessidade de escala e dos incentivos à agregação vão nesse sentido. Ciclo Urbano da Água deve ser uma prioridade, com a mobilização dos apropriados recursos financeiros, mas sem discriminação no acesso aos fundos. Ou seja, não devem ser abandonados os pequenos sistemas ou as entidades gestoras de reduzida dimensão. Adequado é o estabelecimento de parcerias colaborativas de geometria variável que não conduzam à alienação da gestão por parte de cada município.

Na **Gestão de Recursos Hídricos** valoriza-se particularmente o programa RH3 e a sua recomendação específica. De facto o crescente carácter estratégico das reservas de água doce, particularmente no território continental, sejam as subterrâneas, sejam as de superfície, acentuadas pela escassez de chuva sobretudo na zona sul, exigem que se adotem medidas de retenção das águas de superfície através da construção de barragens, onde possível, para aumentar a capacidade de armazenamento deste

importantíssimo recurso. Para além das muito importantes vertentes agrícola e industrial e do abastecimento humano, outras valias, particularmente a energética, são de ter em atenção.

Em termos de potencial hidroeléctrico, é por demais conhecido o seu subaproveitamento, que exige quase como desígnio nacional, a construção de múltiplos empreendimentos hidroeléctricos sobretudo de médio e grande porte, assim como intervenções com vista à elevação de potência ou à optimização de integração de sistemas de barragens.

Sem excluir nenhuma valia, o abastecimento de água doce, assume uma grande importância na região sul, incluindo aqui, para além das bacias do Sado, do Mira, do Arade, das ribeiras do Sotavento e do Barlavento algarvio, mesmo as do Tejo e do Guadiana.

Na **Gestão de Resíduos** destacar da apresentação sobre este subsector, na 2ª reunião ordinária do Conselho Plenário, a referência aos bloqueios que decorrem da privatização da EGF, uma empresa estrutural do Estado, que se traduzem em dificuldades na prossecução das políticas públicas.

Sobre a **Protecção do Litoral**, acrescentando às recomendações específicas dos programas deste subsector, que se valorizam, de destacar que a gestão estratégica da interacção entre o mar e a orla costeira com vista a reduzir ao máximo os efeitos da erosão por vezes muito gravosos é vital para o país. São conhecidas as crescentes vulnerabilidades da orla costeira continental particularmente na sua vertente ocidental e, como é conhecido, existem estudos de base de grande qualidade com planos de acção integrada para resolução e ou atenuação das questões mais graves, mas que em parte relevante não têm sido concretizadas, apesar de intervenções avulsas, não dinamicamente integradas.

Relativamente ao programa PA1, do subsector **Passivos Ambientais**, que se valoriza, bem como à recomendação específica, de recordar que quer o foco nas questões associadas ao clima quer a confusão frequente entre clima e ambiente, levaram a que nos últimos anos se tenha reduzido a pressão e as preocupações para a resolução dos passivos ambientais ainda existentes, alguns de grande importância. De entre eles salienta-se os associados a diversas indústrias de processo, que, por razões não técnicas, mas exclusiva ou predominantemente financeiras, apresentam um carácter episódico ou mesmo sistemático, de níveis de poluição preocupantes, seja das águas superficiais e subterrâneas, seja do ar, por inexistência ou insuficiência dos seus sistemas de tratamento e depuração de efluentes líquidos e ou gasosos. Esta vertente deve merecer das competentes autoridades fiscalizadoras e dos responsáveis pelas unidades fabris e também dos projectistas e fabricantes de sistemas de tratamento,

designadamente através de apoios públicos diversos, uma atenção redobrada, para a atenuação e a longo prazo eliminação dos passivos ambientais com origem industrial.

Quanto à **Gestão dos Recursos Marinhos**, para além da concordância com a recomendação específica, salientar que este subsector necessita ainda de uma outra abordagem estratégica designadamente no sentido de serem criadas ou recriadas capacidades nacionais de preferência sob controlo público, de projectos e de equipamentos técnicos para prospecção, pesquisa e exploração de hidrocarbonetos fósseis no 'off-shore' continental, com vista a criar uma capacidade nacional autónoma neste domínio (a Noruega é um excelente exemplo). Também deverão ser criadas capacidades nacionais para a prospecção e pesquisa de recursos mineiros estratégicos existentes nos fundos marinhos de alguns sectores da nossa ZEE.

No sector da **Energia**, sinaliza-se a inexistência de um Plano Nacional de Energia (PNE) elaborado de forma autónoma e coordenada com o PNPOT, com os Planos Sectoriais relacionados com os Transportes, a Habitação e a Economia Industrial. Circunstância que requer um Integrado esforço de coordenação, mas de forma não subsidiária, em que seriam tomados em consideração os instrumentos europeus e portugueses relacionados Pacote Clima 2030, a Economia Circular e a Estratégia para Bioeconomia Sustentável.

No PNI2030 são registados volumes de investimento para o decénio relacionados com oito projetos/ programas de investimento, no valor de 4 930 M€, dos quais 1630 M€ em redes de transporte de electricidade e gás, que não se encontra sustentado nos PDIRT-E e no PDIRGN; no reforço de produção de energia (1800 M€), grande parte dizendo respeito ao aproveitamento de FER através de investimentos privados o que não deixa de ser criticável porque são de realização incerta, ignorando-se o volume de cofinanciamento público designadamente através do novo QPF 2030 e, ainda, na eficiência energética (1500 M€) sem haver evidência em que se sustenta tal estimativa.

Valorizando os programas Reg1 e Reg2 e a recomendação específica, salientar, da apresentação sobre o **Regadio** na 2ª reunião ordinária do Conselho Plenário, as referências aos excessos predadores do uso do solo, praticados pelo agronegócio, com erosões irreversíveis, alargamento incontrolado de regadios, abusos de agroquímicos, diminuição da diversidade, que têm motivado tomadas de posição das populações e de especialistas do sector. Sinalizada também a importância do regadio integrado no desenvolvimento rural, tendo em conta a pequena propriedade, abrangendo grande número de agricultores, requerendo atenção do Estado semelhante à dos grandes perímetros de rega.

Para concluir, salientar que Portugal precisa não apenas de investimento que reponha o desgaste e degradação das infraestruturas existentes, mas também que alavanque a economia nacional, o emprego, os salários, a criação de riqueza para o país. Um investimento com aposta no aparelho produtivo nacional, na coesão territorial, apoiado em fortes empresas públicas, para além de estruturas da administração central em vez de dependente de interesses de grupos privados, que no final o Estado é chamado a suportar.

3. Pronúncia

Na qualidade de membro do Conselho Plenário, o representante das Confederações representativas dos trabalhadores no CPCS, pronuncia-se, na generalidade, favoravelmente à Proposta de Parecer do Conselho Permanente do CSOP, por valorizar a maioria das conclusões e recomendações nela apresentadas e na presunção de que a sua concretização se traduza na amplamente reclamada redefinição do PNI 2030.

19-06-2020

Francisco Asseiceiro