

Exma. Senhora

Engenheira Natércia Cabral

Presidente do CSOP - Conselho Superior De Obras
Publicas

N/Ref.ª GAOM/AML
N/Comum. 552/2020

Assunto: Consulta escrita sobre a Proposta de Parecer sobre o PNI 2030 - Resposta AML

Cara Senhora Presidente do CSOP,

Fazemos referência ao V/ e-mail do passado dia 12 de junho, pelo qual se submete à aprovação dos conselheiros a “Proposta de Parecer do Conselho Permanente do Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP) ao Conselho Plenário, sobre o Programa Nacional de Investimentos 2030 - Junho de 2020” (“Proposta de Parecer”), cujo teor mereceu a nossa melhor atenção, e cujas conclusões e recomendações são, no essencial, acompanhadas pela AML – Área Metropolitana de Lisboa.

Não obstante, e tal como solicitado, apresentamos a Pronúncia da AML, conforme documento em anexo, essencialmente centrada na Área dos Transportes e Mobilidade e na Área do Ambiente, relativamente à qual gostaríamos de destacar as seguintes observações:

- (i) Quanto ao referido no ponto 18 da Proposta de Parecer, Área dos Transportes e Mobilidade, entende a AML que deve ser tomada em consideração a crescente opção dos cidadãos por meios de transporte suave, e o contributo deste modo de transporte para a transição energética e para o cumprimento

P—1

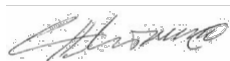
das metas internacionais em matéria de descarbonização da economia. Na AML a rede proposta a nível nacional inclui também ligações intermunicipais importantes para as deslocações pendulares casa-trabalho (Vd. ponto 2.2. infra);

- (ii) Em matéria de Ambiente, tendo a AML elaborado recentemente o Plano Metropolitano de Adaptação às Alterações Climáticas (PMAAC-AML), entende-se que todos os projetos do PNI2030 no território da AML, deverão assegurar que na base da decisão destes investimentos serão contempladas as preocupações e recomendações inerentes à adaptação às alterações climáticas, sobretudo em territórios já identificados como mais vulneráveis e suscetíveis à variabilidade climática, nomeadamente sob os principais riscos identificados no PMAAC-AML, tais como, cheias e inundações, secas, ondas de calor, e subida do nível médio das águas do mar (Vd. ponto 3 (§ 5 e 6), infra).

Permanecemos ao dispor para qualquer contributo adicional,

Com os melhores cumprimentos,

O Primeiro Secretário Metropolitano



19-06-2020

Carlos Humberto de Carvalho

Pedro Miguel Dias

P—2

Pronúncia da AML

Proposta de Parecer do Conselho Permanente do Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP) ao Conselho Plenário, sobre o Programa Nacional de Investimentos 2030 - Junho de 2020”

1. Considerações gerais

O Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030) é um instrumento privilegiado do planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, para fazer face às necessidades e desafios da próxima década e décadas vindouras, apresentando-se como um marco muito relevante na retoma do investimento em infraestruturas nos principais setores da sociedade.

O início do ano de 2020 foi marcado pela inesperada eclosão e propagação a nível mundial do vírus SARS-CoV-2 que causou uma emergência de saúde pública que a Organização Mundial de Saúde qualificou como pandemia. Nesta fase é difícil aferir com rigor o alcance do impacto que a pandemia terá na estratégia de investimento a nível nacional, mas é expectável que seja necessário reavaliar o próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes.

Nessa medida, entende-se que a ressalva já constante da Proposta de Parecer, a p.32 e ss., segunda a qual as conclusões e recomendações do Parecer se baseiam num cenário de normalidade, e por isso não consideram as variações que possam decorrer do surgimento da pandemia gerada pela doença do COVID-19, se deve ter aplicável a todo o conteúdo do Parecer.

2. Área dos Transportes e Mobilidade

2.1.Ponto 12 da Proposta de Parecer

“As estimativas da incidência geográfica dos investimentos contidos no PNI2030 apontam para um certo desequilíbrio espacial em favor das duas áreas

metropolitanas, em especial da AMLisboa, em detrimento do restante território continental, sendo aquele desequilíbrio resultante, maioritariamente, da proposta de distribuição dos investimentos na área temática dos Transportes e Mobilidade, comprometendo assim o objetivo da coesão territorial” (Cf. Proposta de Parecer, p. 11).

A este respeito cumpre sublinhar que a concentração de investimentos no setor dos Transporte e Mobilidade, em especial na Área Metropolitana de Lisboa, decorre diretamente do facto desta Área Metropolitana ser o território com maior concentração populacional (cerca de 27%), que contribui de forma decisiva para o desenvolvimento nacional como um todo.

Para além disso, nos últimos anos o crescimento de outras regiões do país em relação à Área Metropolitana de Lisboa não tem sido muito divergente, o que tem contribuído para a coesão territorial. No entanto, quando se compara esta área metropolitana com outras regiões metropolitanas europeias o quadro inverte-se, constatando-se que não acompanha o nível de desenvolvimento de áreas metropolitanas de outros países da Europa. Neste contexto, afigura-se inteiramente justificado um maior nível de investimentos na Área Metropolitana de Lisboa e que este se concentre no setor dos Transporte e Mobilidade e em especial nos transportes públicos, uma vez que o investimento neste setor tem como objetivo contribuir para a sustentabilidade da região, quer seja pela redução das emissões, pelo aumento dos níveis de segurança ou pela melhoria nos níveis de acessibilidade aos postos de trabalho.

2.2. Ponto 18 da Proposta de Parecer

Neste ponto afirma-se a coerência dos investimentos previstos no PNI2030 com os objetivos expressos nos principais documentos desta área, “*com a possível exceção do programa relativo à promoção da interconexão ciclável a nível nacional*”, por se entender não ser relevante na perspetiva dos transportes e mobilidade (cf. Proposta de Parecer, p. 13).

No entender da AML, deve ser tomada em consideração a crescente opção dos cidadãos por meios de transporte suave, e o contributo deste modo de transporte para a transição energética e para o cumprimento das metas internacionais em matéria de

descarbonização da economia. Por outro lado, importa referir que na AML a rede proposta a nível nacional inclui também ligações intermunicipais importantes para as deslocações pendulares casa-trabalho.

2.3. Ponto 21 da Proposta de Parecer

“Nestes programas deve ser dada grande atenção aos interfaces, na perspetiva “TOD” (Transit Oriented Development), à integração modal (incluindo com modos suaves), e às atuais dinâmicas metropolitanas, que já não são apenas radiocêntricas, orientadas exclusivamente para o núcleo metropolitano, mas também circulares intermunicipais, sobre as coroas periféricas envolventes” (Cf. Proposta de Parecer, p.13).

Cumprir referir que as dinâmicas de mobilidade atuais da Área Metropolitana de Lisboa foram consideradas aquando da definição das propostas preliminares dos corredores em sítio próprio. No entanto, apenas em fase de desenvolvimento de projeto é que as questões de integração modal (incluindo a micro-mobilidade) e desenvolvimento orientado aos transportes públicos poderão ser consideradas. Pretende-se que estas questões sejam abordadas no âmbito da revisão do PAMUS.

2.4. Ponto 22 da Proposta de Parecer

*“Os investimentos em transportes públicos e mobilidade sustentável privilegiam as áreas metropolitanas e os transportes **públicos em relação às cidades médias**, à mobilidade interurbana e a outras formas de mobilidade sustentável, sendo desejável que um maior equilíbrio fosse conseguido através do reforço do programa relativo aos sistemas de transportes coletivos em sítio próprio para municípios (e não cidades), localizados fora das áreas metropolitanas, (...)” (Cf. Proposta de Parecer, p. 13 e 14).*

Remete-se, a este respeito, para o referido no ponto 2.1., *supra*.

2.5. Ponto 23 da Proposta de Parecer

“Um destes novos programas deveria corresponder ao desenvolvimento de soluções de transporte coletivo flexível para áreas suburbanas e/ou regiões de baixa densidade, assim se alargando o âmbito geográfico e modal dos investimentos do subsector dos transportes públicos e mobilidade sustentável a todo o país.” (Cf. Proposta de Parecer, p. 14).

Refira-se, a este respeito, que de forma a atender às áreas suburbanas de baixa densidade populacional inseridas na Área Metropolitana de Lisboa, a AML prevê a realização de um estudo sobre o potencial de exploração de serviços flexíveis e respetivas soluções de suporte, no qual poderá ser incluído a implementação de algumas experiências-piloto. Esse estudo permitirá estimar o nível de investimentos necessários para a oferta desse tipo de serviço nesta área metropolitana.

2.6. Ponto 82 da Proposta de Parecer

“Recomenda-se o desenvolvimento dos instrumentos de planeamento territorial e de planeamento supramunicipal de mobilidade e transportes das áreas metropolitanas, a assegurar no âmbito de novos e urgentes Programas de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) necessariamente mais complexos e ambiciosos do que os de primeira geração.” (Cf. Proposta de Parecer, p. 41).

Informa-se que a AML irá promover a revisão do PAMUS de forma a incluir um conjunto de análises mais complexas e ambiciosas, suportadas pelo desenvolvimento de modelos de transporte para toda a região, bem como de avaliações ex-ante das soluções de mobilidade propostas.

2.7. Ponto 83 da Proposta de Parecer

“Sublinha-se o sentido do parecer da Comissão Técnica e do contributo da DGT sobre a inadequação do programa do desenvolvimento de transportes coletivos em sítio próprio, uma vez que de acordo com o PNI ele beneficia apenas um número ínfimo de

idades, assim como sobre a ausência de propostas para os territórios de baixa densidade.” (Cf. Proposta de Parecer, p.41).

Remete-se, a este respeito, para o referido no ponto 2.1., *supra*.

2.8. Ponto 84 da Proposta de Parecer

“Reforça-se a proposta do relatório setorial relativo à Mobilidade Sustentável e Transporte Público no sentido de se caracterizarem os efeitos dos principais programas e projetos através de um conjunto de indicadores quantitativos (efeitos e resultados esperados até 2030), tendo por base a situação de referência” (Cf. Proposta de Parecer, p. 41).

No âmbito do desenvolvimento do PAMUS e das avaliações ex-ante das soluções de mobilidade consideradas, serão considerados um conjunto de indicadores quantitativos (calculados com base nos resultados do modelo de transportes a ser desenvolvido e completados por outros métodos que se virem necessários/adequados) que serão analisados tendo em conta diferentes cenários futuros, sendo um deles o cenário de base ou referência. No entanto, para efeitos de análise preliminar alguns indicadores foram calculados para o caso dos transportes coletivos em sítio próprio de forma a se ter ideia do contraponto entre níveis de investimento e população atendida.

3. Área do Ambiente

O PNI2030 versa 5 setores estratégicos: ciclo urbano da água; resíduos; passivos ambientais; proteção do litoral; e, gestão dos recursos hídricos. Atende-se que os municípios têm um papel preponderante na prestação dos serviços relacionados com o ‘ciclo urbano da água’ e da ‘gestão de resíduos’, sobretudo.

A dimensão financeira dos projetos dos PNI2030 (acima de 75M€) deixa de fora os municípios que não têm projetos dessa dimensão. Nesta perspetiva, a escala intermunicipal/metropolitana deste tipo de projetos, nomeadamente no que diz respeito ao ‘ciclo urbano da água’ e dos ‘resíduos’, poderá ser importante para

alavancar um conjunto de iniciativas e necessidades municipais/metropolitanas. Antecipa-se, assim, que a AML tenha um papel ativo nestes setores.

Relativamente ao setor ‘gestão de resíduos’ é um sector de enorme complexidade, e com um grau de exigência e metas muito ambiciosas pela política comunitária, sob o impulso das alterações climáticas. O PNI2030 pode ser a alavanca para alterar este paradigma e apostar decisivamente, e sem retorno, na ‘economia circular’.

Por fim, e relativamente às alterações climáticas, o PNI2030 abarca, de forma explícita e objetiva, a temática em vários subsectores.

Contudo, e tendo a AML elaborado recentemente o Plano Metropolitano de Adaptação às Alterações Climáticas (PMAAC-AML), todos os projetos do PNI2030 no território da AML, deverão assegurar que na base da decisão destes investimentos serão contemplados as preocupações e recomendações inerentes à adaptação às alterações climáticas, sobretudo em territórios já identificados como mais vulneráveis e suscetíveis à variabilidade climática, nomeadamente sob os principais riscos identificados no PMAAC-AML, tais como: cheias e inundações; secas; ondas de calor e subida do nível médio das águas do mar.