



# RELATO DA CONSULTA ESCRITA SOBRE A PROPOSTA DE PARECER DO CONSELHO PERMANENTE DO CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (CSOP) AO CONSELHO PLENÁRIO

## PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

JUNHO DE 2020

O Conselho Permanente do Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP) submeteu, por consulta escrita, em 12 de junho de 2020, ao Conselho Plenário, a Proposta de Parecer sobre o Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), que se enuncia de forma resumida:

1. Aprovar que integram (fazem parte) a avaliação desenvolvida pelo CSOP para emissão de parecer sobre o PNI 2030 os relatórios da Comissão Técnica, dos Consultores Setoriais, da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), assim como os pareceres e contributos dos conselheiros e a informação prestada pelas demais entidades, que constituem anexos autónomos do processo de avaliação – que se encontram indicados na referida Proposta;
2. Aprovar, na generalidade, os seguintes relatórios:
  - 2.1. Da Comissão Técnica (CT);
  - 2.2. Dos consultores setoriais – Ferrovia, Rodovia, Mobilidade Sustentável e Transportes Públicos, Ambiente;
  - 2.3. Da UTAP.
3. Aprovar as Conclusões e Recomendações do relatório da Comissão Técnica;
4. Aprovar as Conclusões e Recomendações do relatório da UTAP – Análise Económica e Financeira e de Impacto Orçamental;
5. Aprovar um conjunto de Conclusões e Recomendações com referências de reforço a propostas já constantes ou então complementares.

Do relatório, que encerra esta fase de intervenção do CSOP, constam:

- As respostas à Consulta Escrita sobre a Proposta de Parecer;
- A análise das Pronúncias;

Das conclusões e análises que seguidamente estão detalhadas, salientam-se:

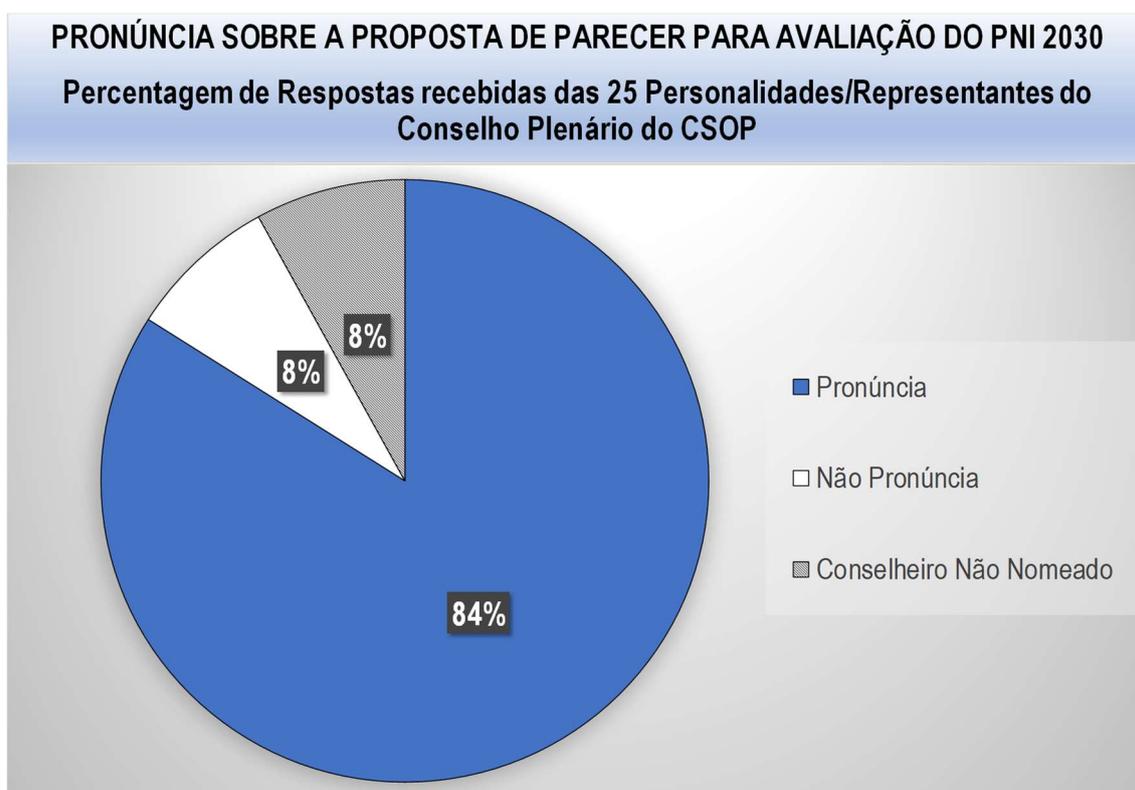
- Verificou-se que 84% das Personalidades e Representantes do Conselho Plenário do CSOP se pronunciaram relativamente à Proposta de Parecer apresentada para avaliação do PNI 2030. A percentagem de não pronúncias foi de 8%;
- Apurou-se que 85% das Personalidades e Representantes do Conselho Plenário do CSOP que se pronunciaram sobre a Proposta de Parecer, aprovou na generalidade o documento apresentado. As percentagens de não aprovação, de abstenção e de aprovação com reservas, foram idênticas, correspondendo a 5%;
- Verificou-se uma percentagem de aprovação superior a 85% relativamente às 118 Conclusões e Recomendações apresentadas na Proposta de Parecer;
- As matérias com maior percentagem de Conclusões/Recomendações não aprovadas são na área dos Transportes e Mobilidade, com 52%, e sobre a avaliação geral feita ao PNI 2030, com 26%.

## APURAMENTO DOS RESULTADOS DA CONSULTA ESCRITA SOBRE A PROPOSTA DE PARECER PARA A AVALIAÇÃO DO PNI 2030

Na Figura I apresenta-se a percentagem de respostas recebidas das 25 Personalidades e Representantes do Conselho Plenário do CSOP sobre a Proposta de Parecer para avaliação do PNI 2030.

Como se observa na figura, verificou-se que 84% das Personalidades e Representantes do Conselho Plenário do CSOP se pronunciaram relativamente à Proposta de Parecer apresentada. A percentagem de não pronúncias foi de 8%.

Existem ainda duas nomeações não efetuadas, nomeadamente a do Conselho de Concertação Territorial (CCT) e a do Ministério do Mar (MM), o que se traduz numa percentagem de 8%.



**FIGURA I** – Percentagem de respostas recebidas das 25 Personalidades e Representantes do Conselho Plenário do CSOP sobre a Proposta de Parecer para avaliação do PNI 2030

No Quadro seguinte apresentam-se os resultados da pronúncia desagregada por Personalidades e Representantes do Conselho Plenário do CSOP.

**QUADRO I – Pronúncia desagregada por Personalidades/Representantes sobre a Proposta de Parecer para avaliação do PNI 2030**

	Entidade (Conselho Plenário)	Personalidades/Representantes (Conselho Plenário)	Ponto 1	Ponto 2			Pontos 3/4/5
			Elementos que integram a avaliação desenvolvida pelo CSOP (1.1 a 1.5)	Relatórios (2.1 a 2.3)			Conclusões e Recomendações (1 a 118)
				Da Comissão Técnica	Da UTAP	Dos Consultores Setoriais	
1	CSOP - Conselho Superior de Obras Públicas	Presidente do CSOP Eng.ª Natércia Marília Magalhães Rêgo Cabral					10 RR 1 RC
2	LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil, L. P.	Presidente do LNEC Eng.º Carlos Alberto de Brito Pina					
3	DGT - Direção-Geral do Território	Diretora-Geral do Território Dr.ª Fernanda Maria Rosa do Carmo					1 ESC
4	UTAP - Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos	Dr.ª Maria Ana Soares Zagallo Dr.º Manuel Têves Vieira					
5	CRUP - Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas	Representante CRUP Prof. Doutor Aníbal Guimarães da Costa					
6	CCISP - Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos	Representante CCISP Prof. Doutor Sérgio Paulo Leal Nunes					
7	CPCS - Comissão Permanente da Concertação Social	Eng.º Francisco José Poço Marques Asseiceiro					11 RR 4 RC 1 RRES 3 NA
8	CPCS - Comissão Permanente da Concertação Social	Dr. Francisco Maria Malheiro Calheiros e Menezes					
9	CCT - Conselho de Concertação Territorial	Não Nomeado					
10	CNADS - Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável	Prof. Doutor João Joanaz de Melo					21 NA 1 ESC
11	MF - Ministério das Finanças	Prof. Doutor Fernando Manuel dos Santos Vígário Pacheco					1 RR 1 RC
12	MIH - Ministério das Infraestruturas e da Habitação	Eng.º Luís Braga da Cruz					6 RR 1 RC
13	ME - Ministério da Economia	Eng.º José António Ferreira de Barros					
14	MAAC - Ministério do Ambiente e da Ação Climática	Eng.º António Alberto de Castro Fernandes					
15	MM - Ministério do Mar	Não Nomeado					
16	AML - Área Metropolitana Lisboa	Dr. Fernando de Medina Maciel Almeida Correia (Presidente)					1 RR 2 RC 2 NA 4 ESC
17	AMP - Área Metropolitana Porto	Prof. Doutor Eduardo Vítor de Almeida Rodrigues (Presidente)					
18	ANMP - Associação Nacional de Municípios Portugueses	Dr. António Joaquim Almeida Henriques (Vice Presidente)					1 ESC
19	ANAFRE - Associação Nacional de Freguesias	Dr. Jorge Manuel Lebre da Costa Veloso (Presidente)					1 RR
20	CFP - Conselho das Finanças Públicas	Prof. Doutor Carlos José Fonseca Marinheiro					
21	OE - Ordem dos Engenheiros	Eng.º Carlos Alberto Mineiro Aires (Bastónario)					1 RR 1 RC
22	OA - Ordem dos Arquitetos	Arq.º José Manuel Pedreirinho (Presidente)					
23	OEcon - Ordem dos Economistas	Dr. Rui Leão Martinho (Bastónario)					
24	OET - Ordem dos Engenheiros Técnicos	Eng.º Técnico Augusto Ferreira Guedes (Bastónario)					
25	CPADA - Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente	Eng.º Carlos Fernando de Sousa Gaivoto					1 NA 1 ESC

**Legenda:**

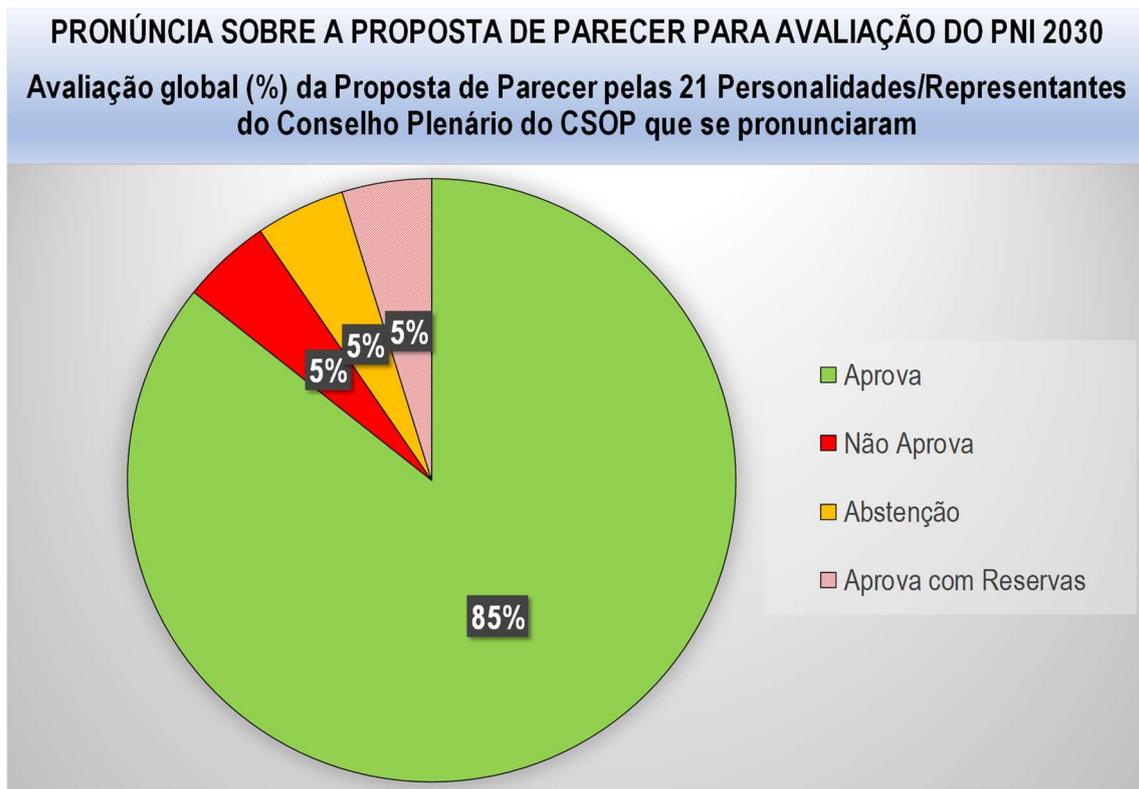
- Aprova
- Não Aprova
- Abstenção
- Não Pronúncia
- Não Nomeado
- Aprova com Reservas

**Símbolos:**

- .. RR Recomendação de Reforço
- .. RC Recomendação Complementar
- .. RRES Recomendação com Reserva
- .. ESC Esclarecimento
- .. NA Não Aprova algumas Conclusões/Recomendações

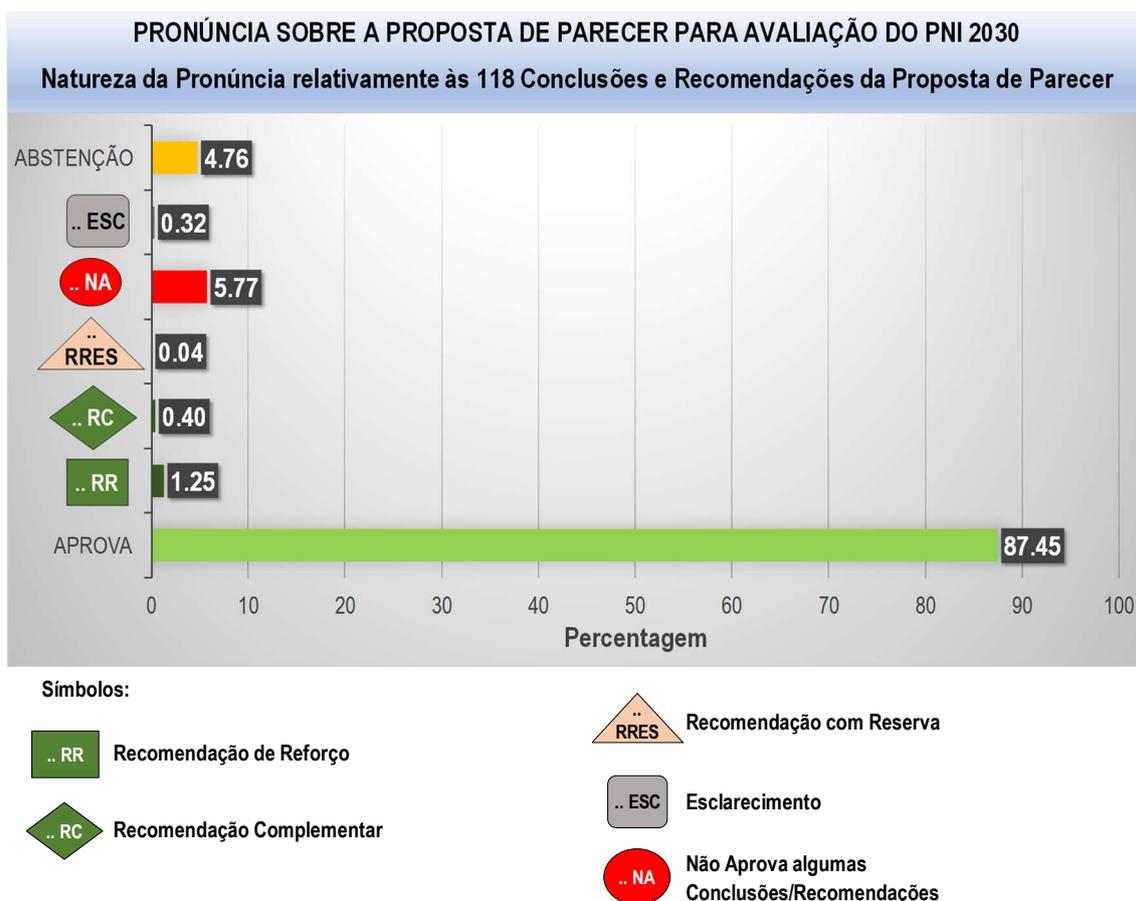
A Figura II mostra a avaliação global da Proposta de Parecer pelas 21 Personalidades e Representantes do Conselho Plenário do CSOP que se pronunciaram.

Da análise desta figura e do Quadro I apresentado anteriormente, apurou-se que 85% das Personalidades e Representantes do Conselho Plenário do CSOP que se pronunciaram sobre a Proposta de Parecer para avaliação do PNI 2030, aprovou na generalidade o documento apresentado. As percentagens de não aprovação, de abstenção e de aprovação com reservas, foram idênticas, correspondendo a 5%.



**FIGURA II** – Avaliação global (em %) da Proposta de Parecer pelas 21 Personalidades e Representantes do Conselho Plenário do CSOP que se pronunciaram

A Figura III apresenta a natureza da pronúncia relativamente às 118 Conclusões e Recomendações apresentadas na Proposta de Parecer. Como se observa nesta figura, verificou-se uma percentagem de aprovação superior a 85% relativamente às 118 Conclusões e Recomendações apresentadas. As percentagens de não aprovação e de abstenção foram de, respetivamente, 5,77% e 4,76%. Registou-se uma maior percentagem de recomendações de reforço face às recomendações complementares. Destaca-se, também, a percentagem, de cerca de 0,3%, no que se refere aos esclarecimentos prestados.



**FIGURA III** – Natureza da Pronúncia (em %) relativamente às 118 Conclusões e Recomendações da Proposta de Parecer

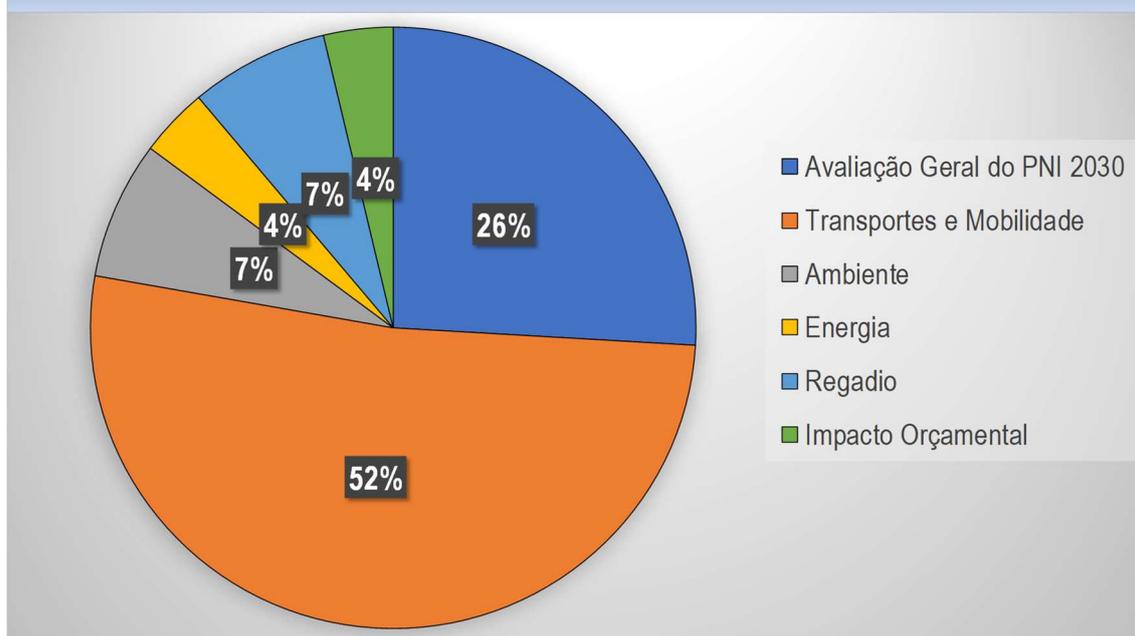
### **Análise das pronúncias de “Não Aprovação”**

Foram identificadas um **total de 27 não aprovações das 118 Conclusões e Recomendações propostas.** Verificou-se que as matérias com maior percentagem de Conclusões/Recomendações não aprovadas são na área dos Transportes e Mobilidade, com 52%, e sobre a avaliação geral feita ao PNI 2030, com 26%, como se pode ver na Figura IV.

Foram ainda identificados os dois temas que registaram mais do que uma não aprovação, designadamente:

- 1. Adequação do PNI 2030 como ferramenta programática (Conclusão/Recomendação n.º1), com duas Não Aprovações;**
- 2. Investimento previsto para a expansão do Aeroporto Humberto Delgado (Conclusão/Recomendação n.ºs 37, 61 A1 e 67), também com duas Não Aprovações.**

**PRONÚNCIA SOBRE A PROPOSTA DE PARECER PARA AVALIAÇÃO DO PNI 2030**  
Percentagem de "Não Aprovação" das Conclusões/Recomendações (27 no total das 118 propostas) desagregada por área

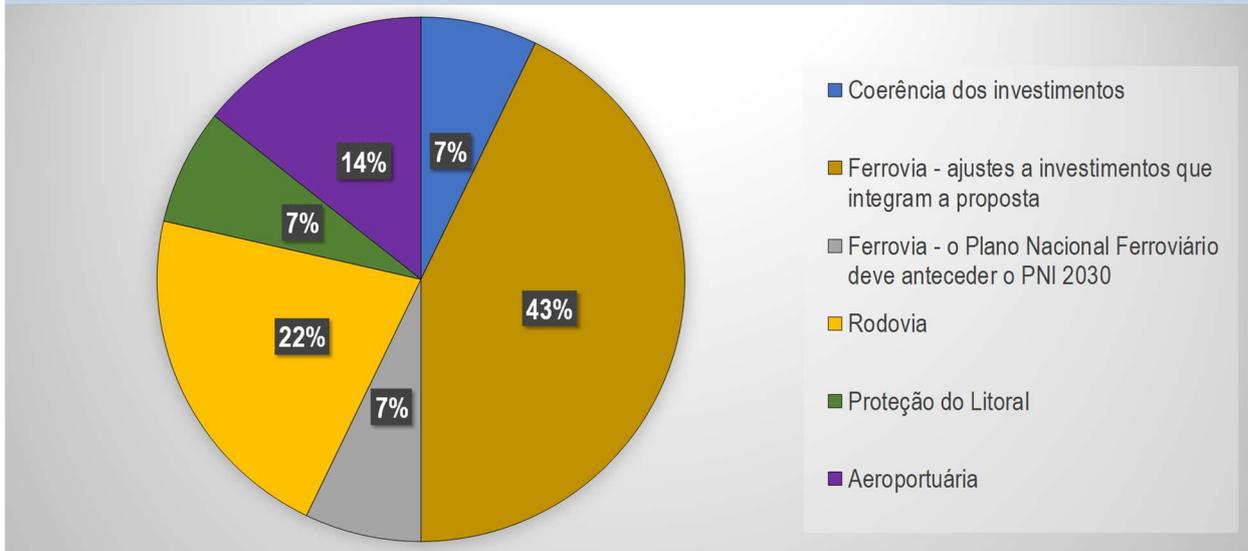


**FIGURA IV** – Percentagem de “Não Aprovação” das Conclusões/Recomendações (27 não aprovações no total das 118 propostas) desagregada por área

A Figura V mostra a percentagem de não aprovação das Conclusões e Recomendações por subsetor na área dos Transportes e Mobilidade. Como se observa na figura, o subsetor da Ferrovia é o que apresenta maior percentagem de não aprovações. Contudo, 43% destas não aprovações foram relativas a ajustes nos investimentos que integram a Proposta de Parecer, enquanto que 7% das não aprovações dizem respeito à elaboração de um Plano Ferroviário Nacional (PFN), que deveria anteceder qualquer proposta para este subsetor.

**PRONÚNCIA SOBRE A PROPOSTA DE PARECER PARA AVALIAÇÃO DO PNI 2030**

**Percentagem de "Não Aprovação" das Conclusões/Recomendações (14 no total das 118 propostas) por Subsetor na área dos Transportes e Mobilidade**



**FIGURA V** – Percentagem de “Não Aprovação” das Conclusões/Recomendações (14 não aprovações no total das 118 propostas) por Subsetor na área dos Transportes e Mobilidade

**SÍNTESE DAS PRONÚNCIAS DE “APROVAÇÃO”  
COM RECOMENDAÇÕES DE REFORÇO (RR) E/OU  
RECOMENDAÇÕES COMPLEMENTARES (RC)**

**PARTE 3 | CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES DO RELATÓRIO DA  
COMISSÃO TÉCNICA (CT)**

**3.1. AVALIAÇÃO GERAL FEITA AO PNI 2030**

**3.1.1. Necessidade de Revisão do PNI 2030**

**PCSOP**

**(RR)(RC)** As conclusões/recomendações devem ser analisadas em conjunto com o que, mais detalhadamente, consta dos relatórios setoriais e da participação dos Conselheiros (Atas e Contributos Escritos).

*(Conclusão/Recomendação n.º 1)*

**(RR)** As propostas do PNI 2030 devem ser reavaliadas à luz das limitações apontadas na avaliação desenvolvida pelo CSOP e face às alterações que se impõem pelo novo contexto introduzido pela Pandemia – sem que isso ponha em causa os projetos, cuja concretização se mantém pertinente.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 15, 64 A, 95, 96, 97, 117, propostas do relatório setorial Ambiente e critérios de seleção no relatório setorial Ferrovia de abril 2020)*

**(RR)** A avaliação criteriosa das candidaturas, a seleção e a atribuição de prioridades aos projetos devem obedecer à aplicação de critérios técnicos claros, como muito referido nos relatórios.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 13, 65, 69, 70, 100)*

**(RR)** A calendarização dos projetos deve ser atempadamente divulgada aos agentes públicos e privados que poderão vir a estar envolvidos na concretização.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 14, 65 B, 68, 72, 75, 79)*

(RR) O PNI 2030 deve também constituir um fator propiciador da capacitação (ou recapacitação) nacional em muitas áreas.

*(Conclusão/Recomendação n.º 73)*

## **MIH**

(RR) Adaptação do PNI 2030 às prioridades nacionais determinadas no período pós Pandemia.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 15, 64 A, 95, 96, 97, 117, propostas do relatório setorial Ambiente e critérios de seleção no relatório setorial Ferrovia de abril 2020)*

(RR) Atender à necessidade de o investimento ter em atenção um maior equilíbrio territorial, para não comprometer a coesão.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 12 e 68)*

(RR) Necessidade de na candidatura, seleção e priorização dos projetos de investimento, serem tidos em atenção, princípios das análises multicritério, custo-benefício, viabilidade financeira e de impactos, sendo particularmente importante a efetiva maturidade dos projetos.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 13, 65, 69, 70, 100)*

(RR) Ter como um dos fatores determinantes do processo de concretização do Programa de Investimentos uma adequada e atempada calendarização dos projetos e a sua comunicação aos agentes públicos e privados, potenciais intervenientes.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 14, 65 B, 68, 72, 79)*

## **ANAFRE**

(RR) Necessidade de visitar o PNI 2030 face à realidade imergente da Pandemia.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 15, 64 A, 95, 96, 97, 117, propostas do relatório setorial Ambiente e critérios de seleção no relatório setorial Ferrovia de abril 2020)*

## **MF**

(RR)(RC) Elaboração de uma análise mais aprofundada da comportabilidade orçamental do conjunto de investimentos propostos. Atender aos efeitos

de rede até em áreas diferentes de investimento, e que pode recomendar uma priorização de investimentos diferente da que decorreria do mérito individual, até tomando em conta efeitos de rede meramente setoriais. Esta avaliação está fora das competências do CSOP.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 62, 64 A, 64B, relatório setorial Ferrovia de abril 2020 e Ata da reunião de 10 de janeiro)*

## **CPCS**

**(RRES)** Programação dos investimentos no PNI 2030 com base no pressuposto de um elevado montante de investimento privado, sem clarificação dos pressupostos de exploração, quadro que a atual situação (Pandemia) terá agravado.

*(Conclusão/Recomendação n.ºs 64 A, 64 B e 65)*

## **3.2. ÁREA DOS TRANSPORTES E MOBILIDADE**

### **3.2.1. Sobre o Subsetor Rodovia**

#### **MIH**

**(RR)** Vantagem em integrar os investimentos num único programa de “missing links”, complementar dos investimentos já feitos.

*(Conclusão/Recomendação n.ºs 27 e 61 R2)*

### **3.2.2. Sobre o Subsetor da Ferrovia**

#### **PCSOP**

**(RR)** Os investimentos a realizar para melhoria da capacidade e da velocidade no eixo Lisboa-Porto, no PNI 2030, devem ser totalmente integráveis, numa fase posterior de investimento, de constituição de uma linha autónoma.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 24, 25, 61 F1, relatório setorial Ferrovia de abril 2020 e Ata da reunião de 10 de janeiro)*

(RR) Consideram-se relevantes as propostas do relatório setorial Ferrovia sobre o investimento na Linha da Beira Alta para aumento de capacidade, na sequência do investimento 2020.

*(relatório setorial Ferrovia de abril 2020)*

(RR) É necessário retomar o estudo sobre uma nova travessia do Tejo, como proposto no relatório setorial da Ferrovia.

*(Conclusões/Recomendações da Ata da reunião plenária de 10 de janeiro e do relatório setorial Ferrovia de abril 2020)*

## **CPCS**

(RR) Necessidade de reforço da capacidade e aumento da velocidade no eixo ferroviário Lisboa-Porto, mas reformulando o faseamento para que no final resulte uma infraestrutura autónoma.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 24, 25, 61 F1, relatório setorial Ferrovia de abril 2020 e Ata da reunião de 10 de janeiro)*

(RR) Importância do redireccionamento estratégico adotado, nas ligações internacionais, para o âmbito ibérico, que constitui a principal origem-destino da maioria da carga que atravessa a fronteira.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 24, 25, 61 F1 e F8 e relatório setorial Ferrovia de abril 2020)*

(RR) Reformulação da ligação ferroviária Lisboa-Cascais, redireccionando o investimento para a modernização da Linha de Cascais, mas numa perspetiva territorial metropolitana.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 24, 61 F5 e relatório setorial Ferrovia de abril 2020)*

(RR) Retomar o estudo de uma terceira travessia no Tejo.

*(Conclusões/Recomendações da Ata da reunião plenária de 10 de janeiro e do relatório setorial Ferrovia de abril 2020)*

(RR)(RC) Elaboração de um Plano Ferroviário Nacional e de um Plano para o Material Circulante.

*(Conclusões n.ºs 26, 89, 91, 92, 93 e relatório setorial Ferrovia de abril 2020)*

## **MIH**

(RR) Necessidade de elaborar um Plano Ferroviário Nacional de médio-longo prazo.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 26 e em particular 89, 91, 92, 93)*

## **OE (Engºs)**

(RR)(RC) Entende-se ser crucial uma nova ligação entre Lisboa e Porto, bem como à Europa.

*(Conclusões/Recomendações n.º 24, 25, 26, 61 F1, F8, F13 e relatório setorial Ferrovia de abril 2020)*

### **3.2.3. Sobre o Subsetor Portuário**

## **CPCS**

(RR) Atender no programa de investimentos às implicações dos investimentos portuários, nomeadamente sobre portos de pesca e recreio, assoreamento de barras.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 31 e 32)*

## **3.3. ÁREA DO AMBIENTE**

### **3.3.1. Sobre o Ciclo Urbano da Água e Resíduos**

## **AML**

(RR) Face à dimensão dos investimentos previstos nestes dois subsectores a escala intermunicipal/metropolitana poderá ser importante para alavancar um conjunto de iniciativas. Antecipa-se que a AML tenha um papel ativo nestes subsectores.

*(Conclusão/Recomendação n.º 41)*

(RC) O PNI 2030 relativamente ao subsector dos Resíduos, dada a sua enorme complexidade, grau de exigência e metas muito ambiciosas, pode ser a alavanca para alterar a situação, e, se apostar decisivamente na economia circular.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 15, 42 e 61 GR1,2,3 e 102)*

**(RC)** A aprovação de investimentos no âmbito do PNI 2030 deve ter na base de decisão as preocupações e recomendações inerentes à adaptação às alterações climáticas, sobretudo para os territórios já identificados como mais vulneráveis, nomeadamente no âmbito de planos como o recentemente elaborado Plano Metropolitano de Adaptação às Alterações Climáticas (PMAAC-AML).

*(Conclusão/Recomendação n.º 43)*

### **3.3.2. Sobre os Recursos Hídricos**

#### **CPCS**

**(RR)** Valorizar o carácter estratégico das reservas de água e reforçar o esforço de investimento neste domínio.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 44 e 61 RH3)*

### **3.3.3. Sobre a Proteção do Litoral**

#### **CPCS**

**(RR)** É importante concretizar os Planos de Ação existentes sobre a proteção do litoral.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 43 e 61 LP1)*

### **3.3.4. Sobre os Passivos Ambientais**

#### **CPCS**

**(RR)(RC)** Necessidade de reforço da exigência e da fiscalização pelas autoridades competentes, pois muitas situações nada têm a ver com dificuldades técnicas do respetivo processo industrial e de produção.

*(Conclusão/Recomendação n.º 61 PA1 e relatório setorial Ambiente)*

### **3.3.5. Sobre o Subsetor dos Recursos Marinhos**

#### **CPCS**

(RR)(RC) Necessidade de com o desenvolvimento dos investimentos haja a criação de capacidades nacionais autónomas, de preferência, sob controlo público, nas áreas do projeto, dos equipamentos técnicos, da prospeção, da pesquisa e da exploração.

*(Conclusão/Recomendação n.º 45)*

### **3.4. ÁREA DA ENERGIA**

#### **CPCS**

(RC) Inexistência de um Plano Nacional de Energia, elaborado de forma autónoma e coordenado com o PNPOT e Planos Setoriais.

*(Conclusão/Recomendação n.ºs 47 e 49)*

### **3.5. ÁREA DO REGADIO**

#### **CPCS**

(RR) Importância do regadio no desenvolvimento do mundo rural, mas, sublinhando a necessidade de ter também em linha de conta a pequena propriedade, e, ainda impedindo a replicação de excessos predadores do uso de solo, que se vêm verificando em algumas zonas.

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 58, 59 e 61 Reg 1 e 2, e, em particular o capítulo do Regadio, do relatório da Comissão Técnica e Ata da reunião Plenária de 14 e 15 de maio)*

#### **MIH**

(RC) Em relação às infraestruturas de defesa da floresta reforçar a referência à necessidade de incluir nos investimentos do PNI 2030 a Rede Primária de Faixas de Interrupção de Combustível (FIC).

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 46, 57 e 111)*

## **PARTE 4 | CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES DO RELATÓRIO DA UTAP – IMPACTO ORÇAMENTAL DOS INVESTIMENTOS PREVISTOS**

Não há pronúncias sobre a Parte 4 da Proposta de Parecer.

## **PARTE 5 | CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES COMPLEMENTARES**

### **5.1. RECOMENDAÇÕES GERAIS**

#### **PCSOP**

(RR) Apesar de o PNI 2030 tratar apenas de infraestruturas não podem ser desatendidas as componentes, as medidas, não infra-estruturais que devem acompanhar, à priori ou em paralelo, os investimentos, pois são fatores críticos para o sucesso dos mesmos.

*(Conclusão/Recomendação n.º 74)*

### **5.2. SOBRE A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E TRANSPORTE PÚBLICO**

#### **PCSOP**

(RR) As soluções para a mobilidade e transportes na AML devem ter em consideração, quer na componente dos interfaces, quer dos modos em corredores em sítio próprio, que uma parte significativa do congestionamento no eixo Cascais/Oeiras, não tem a ver com Lisboa, mas antes com os fluxos de e para a margem Sul do Tejo, aspeto ausente das considerações que constam do PNI 2030.

*(Relatório setorial sobre a Análise estratégica do investimento previsto no subsetor da Mobilidade Sustentável e Transportes Públicos)*

## SÍNTESE DAS PRONÚNCIAS DE “NÃO APROVAÇÃO” (NA)

### PARTE 3 | CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES DO RELATÓRIO DA COMISSÃO TÉCNICA (CT)

#### 3.1. AVALIAÇÃO GERAL FEITA AO PNI 2030

##### 3.1.1. Sobre a adequação do PNI 2030, como ferramenta programática *(Conclusão/Recomendação n.º 1)*

**CNADS** – Apesar da relevância de muita da informação nele contida, não é a ferramenta adequada para orientar os investimentos do País para a próxima década.

**CPADA** – Não é a ferramenta adequada pela ausência de conteúdo estratégico e ter por base um modelo de desenvolvimento do território incorreto - PNPOT. Não aprovação de todos os relatórios e da proposta apresentada.

Insiste-se na necessidade de Revisão do PNI 2030 e na adequação dum Programa de Investimento Nacional suportado por estudos e projetos até ao final de 2021. O faseamento das candidaturas de projetos 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”.

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

Porque não estão formuladas estas reflexões críticas e prospetivas, não se reconhece 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.

### **3.1.2. Sobre o PNPOT constituir o referencial estratégico territorial do PNI 2030**

*(Conclusão/Recomendação n.º 4)*

**CNADS** – Não é a ferramenta adequada pela ausência de conteúdo estratégico e ter por base um modelo de desenvolvimento do território incorreto – PNPOT. A metodologia e âmbito do PNI 2030 não permite, em grande medida, cumprir essa função de concretização do PNPOT.

### **3.1.3. Sobre a coerência dos potenciais contributos positivos dos investimentos propostos no PNI 2030 para a concretização de medidas do PNPOT e RNC2050**

*(Conclusão/Recomendação n.º 7)*

**CNADS** – Embora muitos dos contributos sejam positivos, há outros tantos que não são custo-eficazes ou geram conflitos entre si.

### **3.1.4. Sobre a autonomia, entre si, dos subsectores das áreas temáticas e o fundamento da conclusão sobre a facilidade (autonomia) que daí resulta(ria) para a implementação dos programas e projetos**

*(Conclusão/Recomendação n.º 8)*

**CNADS** – Avaliação insuficiente da autonomia dos programas e projetos entre si considerando-se, por isso, que a conclusão é demasiadamente otimista.

### **3.1.5. Sobre a adequação da repartição (área e setor) dos montantes propostos para os investimentos**

*(Conclusão/Recomendação n.º 11)*

**CNADS** – Insuficiente consideração do défice de investimento existente no PNI 2030 na Área do Ambiente.

**3.1.6. Sobre a repartição pouco equilibrada dos montantes de investimento, na perspetiva do território, privilegiando, sobretudo na área dos transportes e mobilidade, as áreas metropolitanas e a necessidade de através do investimento em outras áreas chegar a um melhor equilíbrio**

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 12 e 22)*

**AML** – A concentração da população nas Áreas Metropolitanas impõe essa distribuição, e justifica um maior investimento nessas áreas.

## **3.2. ÁREA DOS TRANSPORTES E MOBILIDADE**

**3.2.1. Sobre a coerência dos investimentos previstos no PNI 2030 nesta área**

*(Conclusão/Recomendação n.º 18)*

**CNADS** – Não se pode concluir pela coerência, uma vez que não há uma estratégia coerente de mobilidade.

**3.2.2. Sobre o Subsetor da Ferrovia**

- **Classificação dos projetos ferroviários em 3 níveis, considerando critérios de pertinência, consistência e maturidade e o efeito estrutural e reformador, a médio prazo**

*(Conclusão/Recomendação n.º 24)*

**CNADS** – Não se pode concluir sustentadamente pelas prioridades atribuídas, por não haver uma estratégia ou informação suficiente.

- **Efeitos positivos da concretização dos projetos ferroviários classificados no Nível 1**

*(Conclusão/Recomendação n.º 25)*

**CNADS** – Não se pode concluir sustentadamente no sentido proposto, por falta de informação e indicação sobre o custo-eficácia dos projetos em concreto.

- **Prioridade atribuída ao programa F11 - modernização da linha do Alentejo**

*(Conclusão/Recomendação n.º 61 F11)*

**CPCS** – Considera-se insuficiente a segunda prioridade atribuída ao programa F11 – Modernização da Linha do Alentejo, por não corresponder às necessidades da estrutura em malha da rede ferroviária, da qualidade da acessibilidade ferroviária a Beja, da redundância de itinerário entre Sines e Caia, e da potenciação de serviços e conexões que ficarão possíveis pelo corredor interior.

### 3.2.3. Sobre o Subsetor da Rodovia

- **Projetos previstos no Subsetor da Rodovia, IC's, e agregação dos "missing links"**

*(Conclusão/Recomendação n.º 27)*

**CNADS** – Os projetos rodoviários propostos no PNI 2030 afiguram-se como podendo vir a ser desnecessários e sumptuários, como o verificado no investimento em autoestradas.

- **Ligação rodoviária A2/Aeroporto**

*(Conclusão/Recomendação n.º 61 R3)*

**CPCS** – Não aprovação se tiver como único fundamento a ligação ao Aeroporto do Montijo.

- **Importância (reduzida) da rede ciclável como modo de transporte, nomeadamente nas deslocações casa - trabalho e outras que não lazer, na escala nacional**

*(Conclusão/Recomendação n.º 18)*

**AML** – Não se considera ter importância reduzida. Na AML a rede inclui também ligações intermunicipais importantes para as deslocações pendulares casa-trabalho.

### 3.2.4. Sobre o Subsetor da Proteção do Litoral

- **Internalização dos custos de mitigação dos impactes ambientais e cumulativos dos quebra-mares nas zonas costeiras**

*(Conclusão/Recomendação n.º 33)*

**CNADS** – Não é aceitável tratar esta matéria apenas ao nível da internalização de custos.

### 3.2.5. Sobre o Subsetor Aeroportuário

- **Investimento previsto para a expansão do Aeroporto Humberto Delgado**

*(Conclusão/Recomendação n.º 37 e Conclusões/Recomendações n.ºs 61 A1 e 67)*

**CNADS** – O caso dos aeroportos de Lisboa é o exemplo paradigmático de como não conduzir um processo decisório sobre uma grande infraestrutura, quer ao nível técnico quer político. Não foi realizada a avaliação ambiental estratégica, necessária e obrigatória; não foi demonstrada a necessidade de um novo aeroporto; não foram avaliados os impactes da expansão do Aeroporto Humberto Delgado; não foram exploradas alternativas de mobilidade, designadamente a ferrovia Lisboa-Porto e Lisboa-Espanha; a estratégia "sem limites" ao tráfego aéreo é frontalmente contrária tanto ao objetivo de descarbonização como de um turismo sustentável em Lisboa; foram grosseiramente desprezadas as objeções fundamentadas, levantadas na consulta pública, designadamente por ONGA e autarquias, relacionadas com os impactes sobre as populações humanas vizinhas e sobre a ZPE do Estuário do Tejo.

**CPCS** – Sendo Lisboa a única capital europeia com um aeroporto a crescer dentro dela, valoriza-se negativamente o programa relativo à expansão do Aeroporto Humberto Delgado, e a primeira prioridade que lhe foi atribuída. Salienta-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 Aeroporto Humberto Delgado, sendo assim mais

uma razão, entre muitas outras, para retomar a solução faseada e de futuro no Campo de Tiro de Alcochete.

### **3.3. ÁREA DO AMBIENTE**

#### **3.3.1. Sobre os Resíduos**

- **Gestão de Resíduos e a abordagem adotada**

*(Conclusão/Recomendação n.º 42)*

**CNADS** – Abordagem inadequada, pouca ambiciosa e com uma lógica de fim de linha. É preciso apostar a sério na redução e no design dos produtos para o fim de vida, reutilização ou reciclagem.

#### **3.3.2. Sobre os Recursos Hídricos**

- **Abordagem adotada evidenciando as complementaridades com a prossecução das orientações gerais das políticas em vigor**

*(Conclusão/Recomendação n.º 44)*

**CNADS** – Abordagem não centrada no recurso, sendo muito insuficiente da dupla dimensão do investimento e da condicionalidade, tanto no domínio da salvaguarda da biodiversidade, como dos instrumentos de monitorização, gestão e governança.

### **3.4. ÁREA DA ENERGIA**

#### **3.4.1. Sobre as Redes Inteligentes**

- **Proposta de concretização gradual**

*(Conclusão/Recomendação n.º 52)*

**CNADS** – Sendo as redes inteligentes um fator essencial de modernização do sistema energético, não se considera suficientemente fundamentado o gradualismo da concretização.

### **3.5. ÁREA DO REGADIO**

#### **3.5.1. Sobre o não questionamento dos projetos de reabilitação e de construção de novos regadios incluídos no PNI 2030 e respetivos montantes**

*(Conclusão/Recomendação n.º 60)*

**CNADS** – Tanto a estratégia subjacente como os projetos concretos citados no PNI 2030 devem ser questionados, pela necessidade de assegurar o que se afirma nas Conclusões/Recomendações n.ºs 58 e 59 do relatório da CT.

## **PARTE 4 | CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES DO RELATÓRIO DA UTAP – IMPACTO ORÇAMENTAL DOS INVESTIMENTOS PREVISTOS**

### **4.1. IMPACTO ORÇAMENTAL**

#### **4.1.1. Sobre a conclusão de não antecipação de um impacto líquido orçamental – em orçamentos das administrações públicas – disruptivo, face ao esforço orçamental para a concretização dos investimentos**

*(Conclusão/Recomendação n.º 63)*

**CNADS** – Face às falhas metodológicas do PNI 2030, aos conflitos não resolvidos, às insuficiências no envelope de investimentos, e às incógnitas e novos desafios decorrentes da pandemia, considera-se que esta conclusão é otimista.

## PARTE 5 | CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES COMPLEMENTARES

### 5.1. SUBSETOR DA FERROVIA

**5.1.1. Sobre o projeto da ligação ferroviária Aveiro-Mangualde, que poderá vir a proporcionar novos efeitos estruturantes do sistema ferroviário nacional num futuro contexto de reforço da coesão e plena interoperabilidade europeia - a ser avaliado posteriormente no quadro da formulação de um Plano Ferroviário Nacional, prospetivo da mobilidade (passageiros e carga) para o País**

*(Conclusões/Recomendações n.ºs 90 e 91)*

**CNADS** – O porto de Aveiro não é um dos principais, e Mangualde já está ligada à Linha do Norte com um bom traçado. Não há evidência que essa obra constitua um fator estruturante de desenvolvimento.

**5.1.2. Sobre o entendimento que a elaboração do documento estratégico para a Ferrovia não deve configurar uma condicionalidade ao avanço urgente, de programas e de projetos concretos previstos no PNI 2030 - com as alterações propostas no relatório da CT e, em particular, no Relatório Setorial**

*(Conclusão/Recomendação n.º 93)*

**CNADS** – Projetos representando grandes investimentos e que comprometam o desenho da rede e opções futuras têm de ser objeto de uma avaliação estratégica.

**5.1.3. Sobre o entendimento em relação à Ferrovia de que a seleção dos projetos deve obedecer à satisfação de 6 critérios (especificados e justificados no relatório setorial) e, para além disso, considerar preferencialmente os localizados na rede estruturante (como definida no relatório setorial) e nas áreas metropolitanas**

*(Conclusão/Recomendação n.º 96)*

**CNADS** – Não dispomos de informação suficiente que permita impor tal critério.

**5.1.4. Sobre a proposta de considerar um ecossistema especial – regulatório e contratual de execução – para os projetos prioritários**

*(Conclusão/Recomendação n.º 97)*

**CNADS** – Experiências passadas com regimes laxistas, estilo PIN e Vistos GOLD, resultaram em discricionariedades, impactes excessivos e não poucos casos de corrupção.

**5.2. ÁREA DO REGADIO**

**5.2.1. Sobre a abordagem, em que se recomenda que as novas obras de captação e retenção de água para a agricultura sejam vistas numa perspetiva integrada de fomento da atividade económica, de abastecimento público, de produção de energia, de promoção da biodiversidade e do combate ao risco de desertificação e de incêndio rural, garantindo-se que a ocupação e uso do solo estão adaptados às disponibilidades hídricas**

*(Conclusão/Recomendação n.º 114)*

**CNADS** – Todo o conceito está errado, e não melhora por se falar vagamente de “fomento de sustentabilidade”. Novas obras de captação não são uma necessidade demonstrada.

# SÍNTESE DAS PRONÚNCIAS DE “ESCLARECIMENTO” (ESC)

## PARTE 3 | CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES DO RELATÓRIO DA COMISSÃO TÉCNICA (CT)

### 3.1. ÁREA DOS TRANSPORTES E MOBILIDADE

#### 3.1.1. Sobre as interfaces modais na perspetiva “TOD” e as novas dinâmicas de deslocação nas áreas metropolitanas

*(Conclusão/Recomendação n.º 21)*

**AML** – 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.

#### 3.1.2. Sobre soluções de transporte coletivo flexível para áreas suburbanas e/ou regiões de baixa densidade

*(Conclusão/Recomendação n.º 23)*

**AML** – De forma a atender às áreas suburbanas de baixa densidade populacional inseridas na Área Metropolitana de Lisboa, está prevista 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.

## **PARTE 4 | CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES DO RELATÓRIO DA UTAP – IMPACTO ORÇAMENTAL DOS INVESTIMENTOS PREVISTOS**

Não há pronúncias sobre a Parte 4 da Proposta de Parecer.

## **PARTE 5 | CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES COMPLEMENTARES**

### **5.1. MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E TRANSPORTE PÚBLICO**

#### **5.1.1. Sobre os novos e urgentes Programas de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS)**

*(Conclusões/Recomendações n.º 82)*

**AML** – Está prevista 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.

#### **5.1.2. Sobre a caracterização dos efeitos dos principais programas e projetos através de indicadores quantitativos**

*(Conclusões/Recomendações n.º 84)*

**AML** – 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.

## **OUTROS ESCLARECIMENTOS**

**ANMP** – Pronúncia remete especificamente para o Contributo (ver Contributos Escritos das Sessões Plenárias).

**CPADA** – Pronúncia remete especificamente para o Contributo (ver Contributos Escritos das Sessões Plenárias).

**DGT** – Pronúncia remete especificamente para o Contributo (ver Contributos Escritos das Sessões Plenárias).

**CNADS** – Contributo relativo à reunião plenária de 14 e 15 de maio, recebido em 19 de junho de 2020 (ver Contributos Escritos das Sessões Plenárias).