



## 2ª reunião ordinária do Conselho Plenário do CSOP

14 e 15 de maio de 2020

### Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030)

#### Contributos e Posicionamento da Ordem dos Engenheiros

#### INTRODUÇÃO

Dentro da possibilidade que foi concedida, vem a Ordem dos Engenheiros enviar o seu contributo escrito sobre a matéria que esteve em discussão na 2ª reunião ordinária do Conselho Plenário do CSOP, realizada *online* durante os períodos das manhãs dos dias 14 e 15 de maio de 2020.

A referida reunião foi precedida de Convocatória e proposta de Ordem do Dia, enviadas atempadamente.

Face à crise pandémica e às medidas sanitárias em vigor, a referida reunião foi realizada através de meios telemáticos o que, no nosso entendimento, não retirou valor ou prejudicou o objetivo da mesma.

Tendo todos os documentos sido enviados antecipada e atempadamente, durante os dois dias em que decorreu a reunião os Conselheiros tiveram acesso às seguintes exposições:

#### Dia 14 de maio:

- Mobilidade Sustentável e Transportes Públicos | Exposição feita pelo LNEC | Engenheira Elizabete Arsénio
- Área Temática do Ambiente | Exposição feita pela KPLN | Engenheiro Pedro Serra
- Análise Económica e Financeira do PNI 2030 | Exposição feita pela UTAP – Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

#### Dia 15 de maio:

- Exposição do Relatório da Comissão Técnica  
Análise de Coerência e de Interdependências das propostas do PNI 2030, Conclusões e Recomendações Gerais
  - Professor Doutor Paulo Pinho – Coordenador
  - Professor Doutor António Pais Antunes (Mobilidade e Transportes)
  - Professor Doutor Fernando Veloso Gomes (Ambiente)
  - Professor Doutor António Gomes Martins (Energia)
  - Professor Doutor Ricardo Serralheiro (Regadio)

É de recordar que o Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP) é um órgão independente, de natureza consultiva em matéria de infraestruturas, que funciona junto do membro do Governo responsável pela área das obras públicas, a quem compete, nos termos do Decreto Regulamentar n.º 8/2018, de 4 de setembro, emitir parecer prévio obrigatório que, todavia, não é vinculativo.



Como anexos à Convocatória foram enviados os seguintes Relatórios:

- A. Relatório da Análise Económica e Financeira do PNI 2030;
- B. Relatório da Análise de Coerência e de Interdependências dos investimentos propostos e das quatro Áreas Temáticas do PNI 2030;

E, ainda, os elementos complementares que serviram de suporte à elaboração dos relatórios acima referidos, sendo os dois primeiros também apresentados, conforme dispõe a Convocatória:

- 1. Relatório na Área Temática dos Transportes e Mobilidade - Mobilidade Sustentável e Transportes Públicos;
- 2. Relatório na Área Temática do Ambiente;
- 3. Relatório na Área Temática dos Transportes e Mobilidade – Ferrovia e Rodo/Ferrovia, integrando a análise das participações escritas, enviadas pelos Conselheiros na sequência da sessão de 10 de janeiro;
- 4. Relatório na Área Temática dos Transportes e Mobilidade – Rodovia, versão atualizada após a sessão de 10 de janeiro
- 5. Relatório sobre a Análise de Coerência Externa do PNI 2030 – Análise Preliminar, apresentada na sessão de 10 de janeiro;
- 6. Relatório relativo ao PNPOT- Elementos de suporte da análise do PNI 2030, elaborados pela Direção-Geral do Território, para a sessão de 10 de janeiro;
- 7. Ata aprovada da sessão plenária de 10 de janeiro,
- 8. Participações Escritas relativas à sessão de 10 de janeiro;
- 9. Outra informação de suporte da análise elaborada, disponibilizada por entidades e agentes económicos relevantes para setores abrangidos pelas propostas do PNI 2030;
- 10. Referência temporal das decisões e ocorrências relevantes e Enquadramento do procedimento adotado, constante dos documentos de suporte da sessão de 10 de janeiro.

Foi ainda enviado um Memorando sobre as principais Atividades do CSOP (Conselho

## APRECIÇÃO GERAL

A Ordem dos Engenheiros, na linha do documento que produziu após a realização da 1ª reunião do Conselho Plenário, que devem ser tidas em conta, reitera as declarações feitas na altura e secunda a intervenção da generalidade dos Conselheiros, pelo que entende enaltecer a excelência dos documentos produzidos e das exposições feitas pelos seus autores.

Com efeito, a metodologia seguida e o suporte assegurado permitiu um melhor conhecimento sobre as abordagens sectoriais que foram realizadas, o que facilitou e enriqueceu o período de intervenções e esclarecimentos que se seguiu a cada apresentação.

Por esse facto, entendemos saudar a iniciativa do CSOP e a qualidade do trabalho produzido que muito facilitou o entendimento e o esclarecimento dos participantes.

Efetivamente, sem queremos repetir os nomes dos autores dos Relatórios, é nosso entendimento esclarecer que a ausência de comentários em relação a alguns deles deve ser interpretada como de total acordo, muito embora também tenham existido comentários por parte de Conselheiros que certamente serão enviados ao CSOP.

Assim, e no essencial, como representante da Ordem dos Engenheiros nesta 2ª reunião ordinária do Conselho Plenário do CSOP muito pouco terei a referir, para além do que foi dito quer anteriormente, quer na presente reunião, o que resumo da seguinte forma:

- i. Por razões compreensíveis o PNI2030 não poderia prever e incluir medidas para responder aos desafios pós COVID 19, o que, num documento estratégico e de planeamento para a próxima década somos de opinião que agora tem de ser incontornável, pelo que o PNI2030 deverá ser revisitado para garantir os ajustamentos que sejam necessários face às mudanças anunciadas e às que foram aceleradas pela pandemia, nomeadamente na área da transição digital.
- ii. Por outro lado, o PNI 2030 tem de arrancar urgentemente, a fim de alavancar a economia e restabelecer quanto antes a nossa obsoleta ferrovia que nos tem feito perder competitividade e desunir o território, com um calendário que permita às empresas conhecerem atempadamente as oportunidades, para que se possam preparar e dimensionar.  
Neste contexto de crise é crucial que haja investimento, sobretudo num setor que significa cerca de 17 % do PIB e cuja fileira emprega perto de 600.000 pessoas, a fim de salvuardarmos empresas, emprego e estabilidade social.
- iii. Referimo-nos a um aspeto que para a Ordem dos Engenheiros é particularmente importante e que tem a ver com o planeamento e calendarização dos investimentos do PNI 2030, o que é imperioso se quisermos acautelar o interesse das empresas nacionais e evitarmos a repetição do que tem estado a suceder;
- iv. Gerir o território, mitigando as suas assimetrias, e definir estratégias para um Portugal novo com uma economia sólida e influente são desafios que também foram realçados num período pós pandemia, o que constitui uma tarefa para a classe política; para a classe política de quem muito se espera.



- v. O PNI2030, como foi reconhecido, não dispõe de medidas para a monitorização da sua progressiva e faseada implementação e dos objetivos, incluindo a calendarização dos projetos, custos previstos e futuros desvios, o que deve ser acautelado e tornado publicamente acessível;
- vi. Também foi reconhecido que muitos dos projetos e medidas carecem de uma prévia análise custo benefício, que aliás é altamente recomendável;
- vii. Secundamos e subscrevemos as referências feitas à ausência da Biodiversidade em todo o PNI 2030;
- viii. A Ordem dos Engenheiros reconhece ao enfraquecimento do Estado, que hoje não dispõe em muitas instituições de quadros técnicos em número suficiente e com experiência adequada, correndo mesmo o risco de extinção de lugares fundamentais porque não tem sido garantida a sua atempada substituição;

Neste contexto insistimos na transposição de declarações feitas aquando da 1ª reunião ordinária deste Conselho Plenário:

- ix. Outra vertente em que o PNI2030 terá de estar muito focado e atento, não podendo deixar de considerar, quer como investimento, quer como atividade complementar, é a gestão dos ativos, presente e futura, nomeadamente nas componentes da observação, manutenção e substituição, garantindo que os mesmos não perdem funções, desempenho e valor.
- x. Neste contexto, deverá apostar-se na transparência porquanto as entidades gestoras de infraestruturas fundamentais pouca ou nenhuma informação disponibilizam nos seus Portais, o que, desde logo, apesar de ser reafirmado que está tudo bem, causa a maior desconfiança junto dos cidadãos, porquanto não existe a demonstração pública do que é, ou não é, feito.
- xi. Complementarmente, por serem relevantes, entendemos deixar propostas que visam tirar partido de uma década de investimentos e criar condições para a existência de um futuro mais estável para as empresas de engenharia, para os engenheiros e, conseqüentemente, para o país;
- xii. Os calendários dos quadros de apoio comunitário não têm sido cumpridos, são terminados de forma incompleta e atabalhoada e as empresas nacionais não têm tido acesso atempado a qualquer informação que lhes permita poderem preparar-se e dimensionar-se para o futuro próximo.  
Por isso, entendemos reforçar esta necessidade, muito embora o PNI 2030 considere, e bem, que, no que respeita a grandes investimentos em infraestruturas, é necessário ter presente que os ciclos de planeamento e execução demoram vários anos, atravessando legislaturas e ciclos políticos e que o desenvolvimento dos projetos estruturantes não pode ficar condicionado às alterações de ciclos políticos;
- xiii. Relacionado com o referido em iii) devem ser criadas condições para que os preços base dos concursos públicos não sejam conducentes a adjudicações que constituam incentivo ao *dumping* salarial e à criação de acrescidas dificuldades para as poucas empresas nacionais que



operam no mercado, num quadro em que a transparência e a livre concorrência sejam asseguradas.

Como é público, com a conivência dos donos de obras públicas, as bases de licitação são demasiado baixas e os concorrentes e demais prestadores de serviços continuam a queixar-se dessa atitude;

- xiv. Apoiar os jovens Engenheiros que não têm tido oportunidades por falta de experiência  
Os salários baixos persistem e no mercado das obras públicas tem-se verificado grande dificuldade na contratação de engenheiros com experiência adequada, porque não estão disponíveis ou já não existem no país, havendo, no entanto, uma solução que a muitos parece óbvia para evitar essa situação.  
É necessário que o Estado imponha orientações nos donos de obra que Tutela, direta ou indiretamente.

## **Contributo da Comissão de Especialização em Transportes e Vias de Comunicação da Ordem dos Engenheiros (CETVC)**

Na sequência da primeira reunião ordinária do Conselho Plenário do CSOP, realizada em 10 de Janeiro de 2020 e pelos documentos disponibilizados aos Conselheiros, entre os quais os relativos às exposições dos Consultores, a CETVC produziu então diversos comentários, sempre na perspectiva do PNI 2030 e em linha com os contributos já dados quando da discussão pública deste documento, relativamente ao setor dos Transportes e Mobilidade, onde estão incluídas as Estradas, o Caminho-de-Ferro, as Infraestruturas Marítimo-Portuárias, as Infraestruturas Aeroportuárias, a Mobilidade e os Transportes Públicos.

Na segunda reunião ordinária do Conselho Plenário do CSOP, realizada em 14 e 15 de Maio de 2020, terão sido prestados diversos esclarecimentos pelos consultores e disponibilizados novos relatórios e documentos, sobre os quais, nomeadamente os relativos à Área Temática dos Transportes e Mobilidade, a CETVC apresenta e formula alguns comentários, complementares ou não com os anteriormente produzidos.

### **Mobilidade Sustentável e Transportes Públicos**

Para este subsetor, foi apresentado pelo LNEC, a pedido do CSOP, um relatório referente a uma análise técnica preliminar dos respectivos investimentos constantes do PNI 2030.

Nesse relatório são apresentados contributos para uma análise estratégica do programa de investimentos considerado, procedendo à análise das suas relações com um quadro estratégico de referência ao nível global, europeu e nacional e para a análise de coerência interna daquele programa de investimentos, tendo em consideração o diagnóstico e as tendências evidenciadas no PNI 2030.

É, ainda, sistematizado um conjunto de recomendações consideradas de maior relevância ao nível estratégico e específico, designadamente para o desenvolvimento posterior do programa e projetos.

Esse mesmo relatório foi tido em conta no parecer elaborado para o Conselho Superior de Obras Públicas pela Comissão Técnica, tanto no que se refere à informação pormenorizada sobre o subsetor como às propostas nele contido sobre a respetiva evolução.

Entende-se aqui de destacar e realçar como fator positivo, para este subsetor, a intenção de que o investimento em projetos de mobilidade sustentável e transporte público seja coerente com um processo de transformação do modelo de desenvolvimento do território, visando a transição para um modelo territorial policêntrico, em que o transporte coletivo constitua uma opção atrativa, inclusiva e competitiva, alternativa à utilização do transporte individual.

Igualmente consideramos oportuno e relevante a afirmação de que os territórios de baixa densidade populacional exigem respostas de transporte coletivo específicas (p. ex. transporte flexível e a pedido) e podem incluir outras soluções para a mobilidade de passageiros nas regiões transfronteiriças.

Entretanto, o relatório da Comissão Técnica alerta e bem, para 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, assim se tornando necessário um processo de seleção baseado nos princípios da análise multicritério que tenha em conta todas as dimensões de avaliação relevantes”.

Igualmente aponta indefinições nos programas relativos aos transportes públicos, sobretudo nos que se localizam na AML (aqui incluindo a modernização das Linhas de Cascais e de Sintra), defendendo a premência de as ultrapassar urgentemente, com a participação de todas as empresas e entidades metropolitanas e municipais relevantes. Refere e preconiza também que nestes programas seja dada “grande atenção aos interfaces, numa perspetiva de “transit oriented development” sempre que possível e de integração modal (incluindo com modos suaves)”.

Será, então, de salientar e evidenciar a chamada de atenção feita ao facto de os investimentos previstos para este subsetor privilegiarem as áreas metropolitanas e os transportes públicos em relação às cidades médias, à mobilidade interurbana e a outras formas de mobilidade sustentável, preconizando assim, com o que se concorda, ser desejável conseguir um maior equilíbrio através do reforço do programa relativo aos sistemas de transportes coletivos em sítio próprio para municípios (e não cidades) de mais de 100.000 habitantes fora das áreas metropolitanas, assim como através da inclusão de novos programas/ projetos dirigidos a outras partes do país e a novos modos de transporte.

Para cada programa deste subsetor é atribuída uma prioridade na perspectiva do curto prazo (2021-2023), médio prazo (2024-2027), longo prazo (2028-2030 e 2023+) e desenvolvimento de forma contínua no período 2021-2030, com que se concorda.

Igualmente concordamos com a sugestão apresentada de ser repensada a inclusão neste subsetor do programa que visa atingir e promover a “interconexão ciclável” a nível nacional - “Promoção da Rede Nacional de Interconexão Ciclável”.

Com efeito, este programa será seguramente mais relevante do ponto de vista do turismo e do lazer do que das “deslocações quotidianas de todo o tipo”, não sendo de esperar que possa ter um impacto significativo em termos da alteração da escolha modal em viagens casa-trabalho e casa-escola, nem que se justifique um investimento de 300 M€.



## Ferrovias e Rodo/Ferrovias

O subsetor Rodo/Ferrovias envolve apenas três programas: RF1 Programa de Conectividade Rodoviária e Ferroviária Transfronteiriça; RF2 Programa de acessos rodo e ferroviários aos aeroportos; RF3 Programa de adaptação de infraestruturas de transportes às alterações climáticas.

A Comissão Técnica considera que a classificação destes programas num subsetor separado só é justificada pela necessidade de os programas atingirem 75 M€ para serem incluídos no PNI 2030.

Esta posição é sobretudo reforçada no caso do programa RF2, relativo aos acessos aos aeroportos nacionais, porquanto dois dos projetos que o constituem dizem respeito à construção de ligações ferroviárias a dois aeroportos (Sá Carneiro e Faro), e o terceiro à melhoria das acessibilidades rodoviárias ao Aeroporto Humberto Delgado.

Os projetos poderiam assim ser transferidos para o subsetor da Ferrovia (dois primeiros casos) e para o da Rodovia, no terceiro caso. Em alternativa, todos os casos transferidos para o subsetor Aeroportuário.

Nos outros dois programas, RF1 (relativo a ligações transfronteiriças) e RF3 (relativo a adaptações a alterações climáticas), a inclusão dos respetivos projetos nos subsetores da Ferrovia e da Rodovia, consoante os casos, é considerada difícil apenas porque esses projetos não estão ainda bem definidos. No caso de RF1 dependem de atividade a realizar por um “grupo de trabalho conjunto/ ibérico” e, no caso de RF3, de estudos a realizar para identificar as infraestruturas rodoviárias e ferroviárias críticas, ou seja, mais expostas a eventos climáticos extremos.

Aqui, a Comissão Técnica sublinha que, sem prejuízo de mudanças de subsetor que possam vir a ocorrer, os projetos são coerentes externa e internamente com os objetivos relevantes. Em particular, o projeto RF2 permite começar a dar resposta a uma fragilidade da rede nacional de transportes (em comparação com a de muitos outros países) que afeta significativamente as condições de acessibilidade oferecidas às regiões não servidas diretamente pelos aeroportos.

Assim e neste enquadramento não se entende de apresentar qualquer comentário.

O subsetor do PNI2030 a que corresponde o maior montante de investimento na área dos Transportes e Mobilidade e, também, o maior número de programas/ projetos é o da Ferrovia, o que é justificado pelas contribuições que este modo de transporte pode trazer para uma mobilidade de pessoas e mercadorias mais sustentável. Igualmente resulta também de se pretender inverter a situação de, em Portugal, a cobertura do território por ela proporcionado ser reduzida em termos territoriais, sendo os níveis de serviço claramente inferiores aos oferecidos nos países europeus mais desenvolvidos.

Dos documentos agora disponibilizados consta o “Relatório Técnico de Avaliação do Programa de Investimentos PNI 2030 – Ferrovia” elaborado para o CSOP por dois consultores – Engenheiros Acúrcio Mendes dos Santos e Ernesto J. S. Martins de Brito e que surge na sequência do anteriormente apresentado pelos mesmos.

Este relatório começa por chamar a atenção para o violento surto pandémico mundial, designado por Covid19, que se propaga desde o início do corrente ano e que está a produzir um violentíssimo efeito na economia mundial.

Neste novo e súbito contexto preconizam que o PNI 2030 seja sujeito a uma adequada reflexão ao momento que vivemos, no sentido do conjunto de programas de investimentos nele contido e a sua



execução serem submetidos a uma nova abordagem de pertinência e de calendário, do que a Ordem dos Engenheiros partilha conforme referido da Introdução.

Nesse sentido, elencam, do amplo conjunto de programas de investimentos consignados no PNI 2030-Ferrovia, um lote de projetos a atribuir o estatuto de prioritários, com início de obra assegurado no período de 2021 a 2025 e relativamente aos quais se desenhe um especial ecossistema regulatório e contratual de execução, compatível e adaptado ao momento excecional que atravessamos. Para seleção destes projetos preconizam o satisfazer de seis (6) objetivos de resposta à recessão na perspectiva que consideraram, sendo cinco (5) deles já parte integrante do conjunto dos onze objetivos estratégicos escolhidos na análise multicritérios do Relatório Técnico:

- Redução até 2030 de 60% dos GEE no sector dos transportes
- Transferência modal de 30% das cargas do rodoviário para o ferroviário até 2030
- Redução de 50% dos veículos de motorização convencional nas deslocações urbanas
- Reforço e qualificação das ligações dos portos ao hinterland ibérico e europeu
- Qualificação das plataformas logísticas com intermodalidade e interoperabilidade
- Geração de emprego por prevalência do valor acrescentado nacional

Para além da satisfação destes objetivos, os projetos elegíveis para este período deveriam também localizar-se de preferência na “Rede Estruturante” tal como definida no Relatório Técnico e nas áreas metropolitanas, por configurarem a melhor utilidade de longo prazo para a economia.

As questões agora introduzidas estão em linha com o relatório anterior apresentado e também com o que foram as preocupações apresentadas nos documentos anteriores da CETVC e que se mantêm válidas.

As análises constantes do parecer elaborado para o Conselho Superior de Obras Públicas pela Comissão Técnica, têm por base e procuram sintetizar o conteúdo deste relatório técnico detalhado para este subsector.

Naquele parecer, os programas/projetos relativos a este subsector foram classificados em três níveis, considerando critérios de pertinência, consistência e/ou maturidade e o efeito estrutural e reformador a médio prazo.

Os do primeiro nível (Nível 1) serão os que apresentam melhor desempenho global e, por isso, são considerados prioritários em termos de implementação – Reforço da Capacidade e Aumento de Velocidade no Eixo Porto-Lisboa; Aumento de Capacidade na Rede Ferroviária das Áreas Metropolitanas; Corredor Internacional Sul: Nova ligação Sines/Grândola.

É afirmado, com o que concordamos, que “a concretização destes projetos assegura uma evolução muito significativa da rede ferroviária em todos os planos principais do respetivo desenvolvimento (aumentos de capacidade de linhas e velocidades de circulação, de segurança, de qualidade das estações e de capacidade dos terminais intermodais, e redução de impactos ambientais)”.

É ressalvado, contudo, que “a execução dos investimentos previstos para a rede ferroviária não permitirá, por si só, ultrapassar todos os problemas da rede ferroviária, os quais só poderão ser totalmente resolvidos no quadro de uma transformação mais profunda, enquadrada por um Plano Ferroviário Nacional a concretizar a médio e longo prazos, mas cuja preparação deveria iniciar-se desde já, decorrendo em paralelo com a implementação do PNI2030”, o que apoiamos.

Particular enfoque merece a referência à concretização de um Plano Ferroviário Nacional, documento que se considera crucial para enquadrar os investimentos atuais e futuros numa lógica de planeamento estratégico do setor.

## Rodovia

Neste subsetor estão identificados e selecionados no PNI 2030, 8 programas/projetos de investimento: - Programa de Segurança Rodoviária, Renovação e Reabilitação e Redução do Ruído (R1); - Programa de Construção de “Missing links” (R2); - Programa Arco Ribeirinho Sul (R3); - Programa de Alargamentos/Aumento de Capacidade (R4); - Conclusão do IP8 entre Sines e Beja (R5); - Programa de Apoio à Inovação e Eficiência na Rede Rodoviária (R6); - Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE) – Fase II (R7); - Programa de Coesão Territorial (R8).

Dos documentos disponibilizados consta o estudo feito pelo LNEC para o CSOP com as recomendações para a definição de critérios a aplicar na seleção e priorização dos projetos a contemplar no PNI 2030, no setor rodoviário e relativamente ao qual já tinha sido manifestada a opinião favorável e positiva da CETVC (no anterior documento de comentários), quanto à metodologia e critérios de análise propostos, sendo o mesmo essencial e oportuno, sobretudo atendendo à proliferação de propostas que constam da Resolução da Assembleia da República n.º 154/2019 de 23 de Agosto.

No parecer elaborado para o Conselho Superior de Obras Públicas pela Comissão Técnica é referido e demonstrado que todos os programas/ projetos, considerados neste subsetor, enquadram-se em pelo menos uma das medidas de política selecionadas no PNPT e portanto, indiretamente, nas estratégias europeias e nacionais que lhe estão subjacentes.

Entre os investimentos previstos neste subsetor, aquele parecer destaca os que se referem à execução do PRN2000 e, particularmente aos ICs, que consideram deverem ser reforçados pela importância que têm para regiões do país menos bem servidas em termos de acessibilidades, e ser agregados num programa único (de “missing links”) em vez de estarem dispersos por vários programas.

Com efeito, aquele parecer salienta que, vários dos projetos considerados se traduzem em avanços importantes na implementação do PRN2000 e que após a implementação do PNI2030, a rede de IPs ficará construída praticamente na totalidade, mas tal não acontecerá no caso da rede de ICs, onde alguns itinerários importantes continuarão a faltar ou não serão concluídos, nomeadamente na parte central do país.

Não só se concorda em absoluto com aquela análise, como também com os exemplos ali apontados para essa lacuna: IC6 (Coimbra - Covilhã) e IC12 (Mira - Mangualde), duas vias cruciais para a mobilidade litoral-interior na Região Centro; IC7 (Oliveira do Hospital - Fornos de Algodres) e IC37 (Viseu - Seia); e, mais a sul, o IC3 (entre Santarém e o Entroncamento) e IC10 (Santarém - Montemor-o-Novo).

Reitera-se, contudo, uma preocupação já manifestada pela CETVC relativamente à falta de uma ligação estratégica em autoestrada de dois importantes polos da Região Centro, Coimbra e Viseu, que potenciaria também a melhor acessibilidade ao porto da Figueira da Foz e à linha do Norte (Pampilhosa, na componente mercadorias).

Embora esteja em curso um projeto e obra de requalificação do IP3, considera-se que as intervenções previstas não só ficam aquém do desejável, como é tecnicamente questionável a fiabilidade e sustentabilidade destas intervenções.

Quanto às prioridades apontadas para os diferentes programas, nomeadamente a prioridade 1 (avançar a curto prazo: 2021-2023) atribuída aos programas R2 e R5, nomeadamente este último, está em linha com o que foi sempre defendido pela CETVC.

Outro aspeto também sempre referido pela CETVC e que o parecer também sublinha como prioritário, é o programa R1 – Segurança Rodoviária, Renovação e Reabilitação e Redução de Ruído, sobretudo pela necessidade de manter em bom estado de conservação geral toda a infraestrutura rodoviária - fundamental para o desenvolvimento do país e pela necessidade de se aumentarem as condições de segurança oferecidas por essa infraestrutura.

## **Coerência Externa do PNI 2030**

Relativamente a esta questão, a CETVC já se pronunciou anteriormente, reconhecendo que o PNI 2030 procura assegurar uma coerência estratégica global, porquanto está alinhado com os outros Programas Estratégicos nacionais, tais como o PT 2030 – Estratégia Nacional para o Portugal Pós 2020, o PNPOT – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território e o Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC).

Na altura e em consonância com o relatório então apresentado, elaborado para o CSOP por um consultor - Paulo Pinho (Prof. Cat. de Planeamento do Território e Ambiente), foram tecidas algumas considerações que se mantêm válidas.

## **Restantes setores na área dos Transportes e da Mobilidade**

Para as medidas estruturantes nos restantes setores na área dos Transportes e da Mobilidade, previstas no PNI 2030, foram também apresentadas, em documento anterior da CETVC, as principais questões que se consideraram então relevantes e que se mantêm válidas.

No subsetor Marítimo-Portuário questionou-se então se iriam ser asseguradas as condições de operação e de conectividade, destacando-se a premência de garantir ligações ferroviárias adequadas, nomeadamente aos portos de Leixões, de Sines e de Setúbal.

O parecer elaborado para o Conselho Superior de Obras Públicas, pela Comissão Técnica, reconhece que se verifica ainda uma reduzida integração do sistema portuário nas cadeias logísticas, identificando igualmente um atraso na concretização de plataformas logísticas e intermodais.

Aquele parecer aborda ainda outras questões relevantes para este setor, o que se salienta, como seja a necessidade de serem referidas e realçadas nos programas de investimento, as componentes com implicações nos núcleos de pesca, náutica de recreio e construção naval.

Igualmente considera que deveriam ser apresentadas componentes do investimento associadas ao aumento da sustentabilidade ambiental em todo o complexo portuário, na envolvente urbana e no sistema costeiro onde se inserem os portos, particularmente no caso de estuários e sistemas lagunares.

Em relação ao projeto do novo Terminal do Barreiro, tendo sido recentemente tomada uma decisão de não aprovação em sede de AIA, o parecer assume que este Projeto será excluído, o que se enaltece uma

vez que em anterior documento da CETVC se questionou a necessidade de efetuar um novo investimento num terminal de contentores de “shortsea” na zona de Lisboa, designadamente se este envolvesse dinheiros públicos, quando em Setúbal se verifica uma baixa taxa de ocupação do terminal Multiusos.

No subsetor Aeroportuário, mantêm-se válidos os comentários anteriores apresentados pela CETVC ao questionar a falta de uma estratégia de médio - longo prazo para o desenvolvimento aeroportuário do País, Preconizando-se dever ser equacionada a existência de uma rede aeroportuária integrada e com localizações estratégicas, tal como recomendação ao Governo feita pela OE no debate “Aeroporto de Lisboa + Montijo”, numa perspectiva de planeamento estratégico para este subsetor.

O parecer elaborado para o Conselho Superior de Obras Públicas, pela Comissão Técnica, reconhece implicitamente esta questão ao referir que “haveria ainda a ponderar neste subsetor os eventuais investimentos a realizar no melhoramento do Aeroporto Regional de Bragança e a construção do Aeroporto da Região Centro (ou o melhoramento do Aeródromo de Cernache) caso seja possível demonstrar a respetiva viabilidade económica”.

Salienta-se ainda que aquele parecer refere nas conclusões e recomendações que “ o investimento previsto na expansão do Aeroporto Humberto Delgado, contribuirá certamente para resolver, no curto e médio prazos, os graves problemas de capacidade e qualidade de serviço verificados em Lisboa, principalmente se, em paralelo, for construído o Aeroporto do Montijo, mas, caso se pretenda uma solução de longo prazo, outras possibilidades terão de ser exploradas”.

Este último aspeto afigura-se agora de alguma premência atendendo à atual situação que se verifica na Economia, decorrente dos efeitos do surto pandémico Covid19, pelo que seria oportuno “revisitar” aquela decisão.

Concluem-se estes comentários e contributos da CETVC, transcrevendo algumas conclusões do citado parecer técnico elaborado para o CSOP que se entendem deverem ser transversais a todos os Programas/Projetos e nortear a concretização do PNI 2030:

- “ ... o Programa deveria contar com mecanismos próprios de acompanhamento da sua implementação, bem como com mecanismos de articulação entre as entidades envolvidas na concretização dos programas setoriais concorrentes”.
- “O sucesso de um programa de grandes investimentos infraestruturais como o PNI2030 pressupõe o conhecimento prévio do nível de maturidade dos projetos alvo de financiamento, pelo que se afigura importante e urgente promover a avaliação sistemática da efetiva maturidade dos referidos projetos, bem como da sua viabilidade técnica, económica e financeira e do seu impacto ambiental”.
- “A disponibilização atempada de informação relativa às prioridades de investimento e respetiva calendarização é outro fator decisivo para o sucesso do PNI2030, de modo a permitir que as entidades públicas responsáveis, e os agentes económicos em particular, se organizem com a devida antecedência face às oportunidades de investimento que se irão abrir progressivamente”.

## CONCLUSÕES

Sem prejuízo de tudo o que foi atrás referido, nomeadamente a necessidade de o PNI2030 ter de ser revisitado integrando uma visão pós COVID 19 e as demais questões elencadas ao longo deste documento, enfatizamos que o PNI 2030 constitui uma oportunidade para o país e para a nossa economia, para salvaguarda dos interesses dos profissionais, e sobretudo para evitar a repetição de erros do passado.

A sua urgente implementação ajudará a alavancar a economia nacional, pelo que se recomenda fortemente que tenha lugar quanto antes.

Assim, neste enquadramento e dentro dos seus desígnios estatutários e da sua missão, a Ordem dos Engenheiros dá o seu acordo na generalidade e mantém-se disponível para colaborar e ajudar numa melhor estruturação e no acompanhamento do Plano, caso tal seja entendido.

Lisboa, 20 de Maio de 2020,

O Bastonário

Carlos Mineiro Aires