



1ª reunião ordinária do Conselho Plenário do CSOP

10 de janeiro 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 1ª reunião ordinária do Conselho Plenário do CSOP, realizada em 10 de Janeiro de 2020, que visa complementar a intervenção que foi feita presencialmente pelo seu representante institucional, o Bastonário, durante o período que previsto no Ponto 8 da Agenda.

A presente pronúncia é, assim, constituída por partes distintas, mas complementares, a saber:

A – Pronúncia geral da Ordem dos Engenheiros

B - Contributo da Comissão de Especialização em Transportes e Vias de comunicação da Ordem dos Engenheiros

C - Conclusões

A 1ª reunião ordinária do Conselho Plenário do CSOP incluiu na respetiva agenda e previamente à auscultação dos Conselheiros, exposições feitas por consultores do CSOP, relativas aos temas:

- Análise de Coerência Externa do PNI 2030
- Análise das Propostas para a Ferrovia
- Análise das Propostas para a Rodovia

Aos Conselheiros foi pedido que se pronunciassem sobre:

1. Análise da Coerência Externa do PNI 2030, relativamente ao Programa Nacional das Políticas de Ordenamento do Território (PNPOT) e Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC);
2. Análise dos Programas/Projetos do PNI 2030 para os setores Ferrovia e Rodovia, tendo também em consideração as recomendações da Resolução da Assembleia da República n.º 154/2019 de 23 de Agosto.

Foram disponibilizados diversos documentos, entre os quais os relativos às exposições dos Consultores, todos eles em ligação com o PNI 2030.



Foi, ainda, disponibilizada a Resolução da Assembleia da República nº 154/2019, aprovada em 5 de julho de 2019, sobre o PNI2030, e que faz recomendações ao Governo para a próxima para a legislatura, ou seja a vigente.

O relatório da DGT, “Alinhamento do Programa Nacional de Investimentos 2030 com o Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território”, é um documento de excelente qualidade que cruza o PNPOT com o PNI2030 e que consideramos ser mais preciso e ambicioso do que a proposta política para os investimentos

O documento da autoria do Prof. Paulo Pinho, “Programa Nacional de Investimentos (PNI 2030) com o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) e com o Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC 2050)”, segue na mesma linha, ou seja com uma qualidade que também entendemos relevar, porquanto aborda e deteta aspetos que carecerão de melhor aprofundamento.

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, que se considera essencial e oportuno, mesmo indispensável, e nada se tem a apontar quanto à metodologia e critérios de análise propostos.

Aliás, a proliferação de propostas que constam da Resolução da Assembleia da República n.º 154/2019 de 23 de Agosto reforça a importância deste documento.

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.



A - Pronúncia geral da Ordem dos Engenheiros

A Ordem dos Engenheiros acompanhou com bastante proximidade a elaboração do que foi a proposta inicial do PNI2030, tendo, em fase de consulta pública, apresentado os seus contributos.

Nesta fase final há que registar a demora no processo que, tanto quanto apurámos, terá decorrido, pelo menos, entre 11 de janeiro até 22 novembro de 2019, sendo assumido que previamente à submissão ao CSOP, pretendeu-se que o PNI2030 reunisse um amplo consenso político, tendo para o efeito o mesmo sido submetido à apreciação dos Grupos Parlamentares representados na Assembleia da República.

No despacho do Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação, de 26 de julho de 2019, também é assumido que só depois da sua discussão no Parlamento é que o PNI 2030 será submetido à avaliação do CSOP para que emita parecer prévio obrigatório, não vinculativo.

Do mesmo despacho, consta que “a emissão de parecer tem como objetivo coadjuvar o Governo na identificação dos projetos e programas sobre os quais há necessidade de mais informação ou melhor fundamentação e dos projetos considerados viáveis para o programa de investimentos que se pretende promover, sem prejuízo da elaboração de Parecer em fase posterior, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar n.º 8/2018, de 4 de setembro, em função da decisão final do Governo quanto aos investimentos a incluir no PNI 2030”.

Esperemos, pois, que este desiderato seja atingido, pois, de alguma forma, fica a sensação de enviesamento neste processo de planeamento, uma vez que o papel do CSOP fica resumido à legitimação de decisões tomadas quer politicamente, quer pelo Conselho Permanente, como decorre das diversas envolventes, nomeadamente o facto de, apesar de ter havido particamente um ano para a apreciação, acabou por ser adotado um *Procedimento Sumário*.

O CSOP elaborou e enviou aos Conselheiros uma “Referência temporal das decisões e ocorrências relevantes e Enquadramento do procedimento adotado”, *na qual refere que o Conselho Permanente assumiu que a figura legal mais adequada seria a do Procedimento Sumário, tendo em vista a organização do processo para levar ao Conselho Plenário, dentro das atribuições e competências que estão previstas no Decreto Regulamentar n.º 8/2018 de 4 de setembro.*

Teve para isso em consideração, como já referido, as características particulares do PNI 2030, o tempo já decorrido com a tramitação da aprovação, as limitações administrativas, e o facto de ser esta a primeira intervenção do CSOP.

Do Procedimento Sumário consta:

- *Adoção de prazos reduzidos relativamente ao que dispõe o Decreto Regulamentar para um procedimento corrente;*
- *Dispensa da discussão pública prevista para os relatórios técnicos no nº 2 do artigo 12º do Decreto Regulamentar;*
- *Abordagem a dois níveis e com dois tipos de avaliação distintos, em paralelo, mas de resultados integráveis - Análise de Coerência Externa (1ª fase), e, no âmbito da Análise Preliminar, Estudos Setoriais, e Atualização de informação e Esclarecimentos às propostas do PNI 2030.*

Em reunião de 22 de novembro o conselho permanente decidiu, nesta primeira intervenção, auscultar o conselho plenário sobre os seguintes resultados desta fase de trabalho:

-Relatório sobre a Análise da Coerência Externa;

-Relatório sobre os Programas/Projetos de Investimento Ferroviários;

-Relatório sobre os Programas/Projetos de Investimento Rodoviários.

Por outro lado, uma vez que, como já referido, a Ordem dos Engenheiros tem acompanhado com proximidade os desenvolvimentos do PNI 2030, constatamos que o conteúdo das propostas iniciais, onde não é despendida a do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, quando comparado com a o da Resolução da Assembleia da República nº 154/2019, aprovada em 5 de julho de 2019, sobre o PNI2030, que demonstradamente englobou as propostas resultantes da auscultação parlamentar posterior, apresenta uma dimensão e um âmbito substancialmente diverso.

Para efeitos de análise o CSOP recorreu também ao apoio de instituições e especialistas que produziram relatórios sectoriais, cuja qualidade e clarividência entendemos assinalar e destacar:

- Relatório sobre a análise de coerência externa do PNI 2030, elaborado pelo Professor Doutor Paulo Pinho;
- Relatório Setorial sobre Programas/Projetos de investimentos na Ferrovia e Rodo Ferrovia, elaborado pelos Senhores Engenheiros Acúrcio Santos e Martins de Brito;
- Relatório sobre as propostas de investimentos Rodoviários e Rodo Ferroviários, do LNEC, tendo como autores os Senhores Engenheiros António Lemonde de Macedo e Carlos de Almeida Roque.

Relativamente à estratégia que a proposta do PNI 2030 consubstancia para uma década de convergência com a União Europeia, de forma a permitir que Portugal possa responder adequadamente aos desafios globais que se perspetivam para a próxima década, a Ordem dos Engenheiros entende manifestar o seu acordo quanto aos 3 objetivos estratégicos em que assenta, a saber:

1. Reforçar a coesão territorial, em particular através do reforço da conectividade dos territórios, e da atividade económica, valorizando o capital natural;
2. Aumentar e melhorar as condições infraestruturais do território nacional, capitalizar o potencial geográfico atlântico nacional e reforçar a inserção territorial de Portugal na Europa, em particular na Península Ibérica;
3. Promover a descarbonização da economia e a transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas.

Aspetos e propostas conexas e complementares

Muito embora possamos aceitar que o seu detalhe ainda é extemporâneo, no conjunto dos documentos políticos detetámos omissões ou aspetos pouco enfatizados que não poderão ser esquecidos na preparação da versão final do PNI2030.

Pela sua futura relevância entendemos, desde já, alertar.



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 dos erros atuais.

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 ciclo político.*

Outra vertente em que o PNI2030 terá de estar muito focado e atento, não podendo deixar de a 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.

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.

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:

- i. Disponibilizar informação acessível, transparente e continuamente atualizada sobre a evolução da realização dos investimentos que vierem a ser integrados no PNI2030 (programação e monitorização);
- ii. Apostar na resolução de problemas que constroem o nosso desenvolvimento e qualidade de vida, como é o caso da mobilidade (transportes públicos, nacionais e urbanos), do combate à crise climática, apostando na economia circular e na eficiência material, eficiência hídrica e eficiência energética e no combate à pobreza energética;
- iii. Reforçar e dotar a administração pública de quadros adequados, garantindo a atempada transmissão intergeracional da experiência e conhecimento, assumindo que nas condições existentes os serviços públicos não têm condições para poder responder a desafios da envergadura do PNI2030;
- iv. Criar 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 concursos começam a ficar desertos, o que, para além de preocupante, é sinal que as



empresas não pretendem entrar em caminhos suicidários que mais irão agravar os seus passivos, pois, segundo sabemos, nenhuma está financeiramente confortável.

Em sede da discussão da última revisão do CCP, a Ordem dos Engenheiros propôs que a avaliação das propostas fosse realizada em 2 fases.

Uma fase relativa à qualidade técnica das propostas, sem qualquer acesso ao valor das mesmas, e posteriormente, numa 2ª fase, seriam “abertos” os valores das que fossem integradas na *short list* das melhores propostas técnicas, passando a prevalecer o critério do preço mais baixo.

Este procedimento permitiria libertar os Júris dos concursos de qualquer suspeita de favorecimento a concorrentes que não apresentem o preço mais baixo como hoje sucede.

v. 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.

Os cadernos de encargos dos concursos exigem sempre, ou por norma, experiência, o que é compreensível, mas não é justo, nem razoável no quadro pós crise em que o país se encontra.

Com os atrasos registados no PNI 2020 e aproximando-se este grande quadro de investimentos, o PNI 2030, e quando são impostas quotas de toda a natureza e fins, somos de opinião que chegou a altura de impor nas equipas que concorrem a investimento público uma quota para jovens engenheiros (20%?), remunerada adequadamente, para que possam ganhar experiência junto dos seniores, mais sabedores e experientes.

Certamente que ao fim de 2 ou 3 anos, ou de diversos investimentos, o problema da falta de experiência deixará de se colocar com a mesma acuidade.

Comentários sobre o PNI 2030

Como já referido entendemos que a proliferação de propostas que constam da Resolução da Assembleia da República n.º 154/2019, de 23 de Agosto, vai conduzir a grandes dificuldades na compaginação de tantos interesses políticos, regionais e sectoriais.

Existem incoerências entre as propostas do PNI2030 e as políticas do XXII Governo Constitucional, como é o caso da construção de novas barragens para além da Barragem do Crato/Pisão, pois já se conhece a decisão do Governo de avançar com a construção desta barragem situada no Alto Alentejo.

Referimo-nos às alusões à construção da Nova Barragem em Fagilde e Ligação à Barragem do Balsemão e à Barragem da Ribeira dos Cortes.

Existirão certamente outras prioridades a serem equacionadas, sobretudo num contexto de crise climática que requererá medidas de adaptação, nomeadamente uma análise cuidada e criteriosa de necessidade de novos reservatórios para armazenamento de água e laminagem de cheias.

O país necessita urgentemente da realização de um estudo profundo e credível nesta área, perspetivando o futuro e as sequentes decisões em termos de investimentos, pois a nossa condição de



Estado de jusante nas bacias hidrográficas dos nossos maiores rios partilhados com Espanha e os cenários de escassez recomendam essa precaução estrategicamente crucial.

Em termos de Mobilidade sustentável e transportes públicos, está previsto em abstrato o *“Desenvolvimento de sistemas de transportes coletivos em sítio próprio em cidades com mais de 100.000 habitantes”*, não tendo sido identificados os casos em concreto, o que é de estranhar, pois em Portugal tais situações não abundam. É um mau exemplo não haver uma referência expressa.

Quanto à consolidação da rede de metropolitano de Lisboa, e como é conhecido, a Ordem dos Engenheiros entende que a Linha circular cuja construção irá ser iniciada pouco ou nada valoriza a mobilidade na cidade.

Com efeito, uma vez mais, inviabiliza-se a extensão até Algés/Dafundo e a conexão com a Linha de Cascais, o que permitiria o abandono do troço ferroviário até ao Cais do Sodré, pondo fim à obsoleta barreira urbanística que hoje existe em toda a frente ribeirinha.

A já anunciada intenção de complementarização rodoviária com uma faixa dedicada na A5 para transportes públicos acrescentaria um forte contributo para uma excelente solução.

A referência à *“Ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura de Lisboa”*, o que pressupõe a modificação/aquisição de novo material de tração e demais componentes conexas, é o sinal de que esta anquilosada situação irá perdurar.

Perde-se, assim, uma oportunidade de resolver este grave problema e de favorecer a cidade e os concelhos de Oeiras e Lisboa.

Quanto à ferrovia, saúda-se o Programa de reforço da capacidade e aumento de velocidades no eixo Porto -Lisboa, onde os troços finais desta ligação não passam de linhas ferroviárias suburbanas confluentes e que constituem um entrave ao aumento da velocidade e da frequência das composições, sendo conhecidos os troços em que problemas de traçado e/ou altimetria criam impedimentos pontuais, como é o caso de ocorrência de inundações da via.

O projeto de Modernização da Ligação Lisboa -Algarve é um imperativo para a imagem de um país turístico e altamente visitado e que neste aspeto é dos mais atrasados na Europa.

Quanto aos investimentos na área Aeroportuária, a Expansão aeroportuária de Lisboa (2.ª fase | Aeroporto Humberto Delgado) é uma situação mal explicada no contexto da concessão existente, bem como as alusões ambíguas a uma *“Adequação progressiva da capacidade na rede aeroportuária à evolução da procura”*, bem como à *“Requalificação e melhoria de eficiência e níveis de serviço na rede aeroportuária”*.

Convinha que nestes aspetos, e uma vez que perdemos a nossa soberania aeroportuária até, pelo menos, 2062, os investimentos fossem mais clarificados para que a opacidade de todo o processo da privatização da ANA não continuasse a ser alimentado.

Na área temática dos Transportes e Mobilidade e referindo o documento da autoria do Professor Paulo Pinho, surgem as sugestões de planear e construir novos aeroportos, e de capitalizar bases aéreas e aeródromos existentes como alternativas aos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, o que corresponde a manter o atual caminho que não defende os interesses do país e dos portugueses.



Portugal necessita urgentemente de uma estrutura aeroportuária devidamente dimensionada e adequada a dar resposta às ambições de um país universal e geoestrategicamente colocado que, como tal, deve constituir-se num verdadeiro *hub* de dimensão e influência transcontinental.

No que respeita ao Ciclo urbano da água, concorda-se com as propostas de investimento que estão previstas, o que na Gestão dos recursos hídricos já nos oferece algumas dúvidas por razões de incoerência de políticas.

Com efeito, ficamos expetantes sobre as medidas não estruturais que serão adotadas para a “Adaptação das regiões hidrográficas aos riscos de inundações e aos fenómenos de seca”, quando o discurso político, como já referimos, afirma-se adverso à possibilidade de construção de novos reservatórios.

Acresce que, num contexto de adaptação, em que as medidas de aumento da eficiência podem não ser suficientes, Portugal terá de olhar melhor para as soluções de que poderá vir a necessitar num futuro próximo, o que leva tempo, para depois não andarmos como habitualmente a correr atrás do prejuízo.

Saudamos a intenção de resolução dos passivos ambientais, nomeadamente a “Remediação e recuperação ambiental de locais contaminados de antigas zonas industriais, mineiras e pedreiras abandonadas”, o que exigirá meios e mecanismos de constante controle e monitorização para que não se repita a permissividade do presente e do passado que o acidente de Borba veio por a nu.

Na agricultura, atividade indispensável ao país e no Regadio, apenas detetámos intenções de “Revitalização do Regadio, através da reabilitação ou requalificação de infraestruturas hidráulicas agrícolas”, “Aumento da Área Regada, como instrumento de desenvolvimento do território rural” e, salvo nos tenha escapado, a questão da eficiência e da poupança na utilização do recurso “água” parece ter passado ao lado, pois apenas detetámos essa preocupação no Relatório solicitado à DGT.

Aliás, também não resulta claro em que medida e em que âmbito o PNPOT pode vir a ser financiado pelo PNI 2030.

Numa época de transição e evolução digital, em que as soluções tecnológicas vão pautar o desenvolvimento em todas as áreas da economia, dos serviços e infraestruturas, apesar de sabermos que o PNI2030 se preocupou com estes aspetos, é nossa leitura que não lhes perspetivou a adequada dimensão da evolução para uma década.

Finalmente, reiterando o que já afirmámos, recordamos que o investimento gera ativos que terão de ser geridos, nomeadamente nos aspetos ligados à sua monitorização, operação, manutenção e conservação, o que não pode ser descurado.

O PNI 2030 tem a obrigação de assegurar medidas e meios que garantam a sua perenidade e o futuro da sua gestão.



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

Os comentários da CETVC incidirão sobre os documentos disponibilizados, sempre na perspetiva do PNI 2030 e em linha com os contributos dados aquando 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.

1. Coerência Externa do PNI 2030, relativamente ao Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) e Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC)

O PNI 2030 está alinhado com os outros Programas Estratégicos Nacionais, tais como o PT 2030 (Estratégia Nacional para o Portugal Pós 2020), o PNPOT e o RNC, reconhecendo-se que procura assim assegurar uma coerência estratégica global.

O documento da Ordem dos Engenheiros (OE)/CETVC, de setembro de 2018, com comentários relativamente ao PNI 2030, já alertava para a importância de se assegurar que o sistema de transportes, em todas as suas diversas vertentes, esteja ou venha a ser desenvolvido de forma ajustada e coerente com os objetivos que hoje se pretendem para o País, nomeadamente para o relançamento da economia, que as condições de financiamento previstas para a sua sustentabilidade sejam as adequadas e que, do conjunto dos investimentos previstos resultem projetos que superem barreiras e eliminem estrangulamentos existentes, assegurando as adequadas ligações entre os principais polos-chave do desenvolvimento do País (cidades, portos, plataformas modais e aeroportos) e respetiva coerência e articulação com as ligações ao resto do mundo e, em particular, à Europa, não descurando a indispensável intermodalidade e interoperabilidade integrada dos sistemas de transporte.

Dos documentos agora disponibilizados consta um relatório elaborado pelo Professor Doutor Paulo Pinho, que faz uma análise pormenorizada e fundamentada de verificação e validação daquela coerência externa, através da resposta a um conjunto de questões.

Genericamente e no que se refere aos **Transportes e Mobilidade**, o relatório conclui pela coerência externa do PNI 2030 relativamente ao PNPOT e RNC, especificando todavia alguns pontos a carecer de melhor articulação.

Destacam-se as considerações feitas e apresentadas relativamente à questão 5: *“A natureza e repartição dos investimentos do PNI 2030 por área temática são coerentes com a realidade nacional/diagnóstico de acordo com o apontado no PNPOT 2030 e no RNC 2050 e com os referenciais estratégicos pertinentes em função de cada área temática?”*, que a seguir se transcrevem e com as quais se concorda.

“Passando agora às áreas contempladas no PNI 2030, e começando pelos transportes, parece à primeira vista e em termos relativos, haver uma excessiva concentração de investimento nos transportes públicos nas duas áreas metropolitanas. Uma vez que, em termos absolutos, tais investimentos se justificam plenamente, será importante reforçar significativamente os investimentos em transportes previstos para as cidades com mais de 100 mil habitantes. O investimento em soluções BRT e similares nestas cidades, é



cerca de 1/3 do valor previsto para a rede nacional ciclável, cuja eficácia real é muito questionável. Tal como está, esta distribuição de recursos carece, pelo menos, de mais sólida fundamentação.

Por outro lado, a aposta na ferrovia parece muito modesta em claro contraste com a situação muito penalizante, por comparação com os padrões médios europeus e com o discurso político de aposta inequívoca neste meio de transporte, com múltiplas valências e vocações, e um papel decisivo na descarbonização do país. O que encontramos no PNI 2030 são muitos projetos, apresentados de forma dispersa, sem que seja evidenciada a relação com os investimentos que resultarão do período 2020, parecendo visar apenas melhorias pontuais sobre a rede atual que, nestes termos, não se altera estruturalmente. Com estes investimentos, não se vislumbra uma estratégia global de desenvolvimento, nem uma aproximação à visão policêntrica do país defendida no PNPOT, que passa pelo fortalecimento das ligações em rede entre as cidades médias de maior dimensão. Recorde-se que a atual rede ferroviária não privilegia as ligações em rede, mas antes “ramais” convergindo no eixo litoral.

Que país teríamos hoje se o plano rodoviário nacional dos anos 80 tivesse assumido a rede nacional de estradas então existente e se se tivesse limitado a propor um conjunto de melhorias pontuais e variantes, aqui e ali? Claramente importa aqui ter mais ambição e uma verdadeira visão estratégica tendo em linha de conta a importância que a ferrovia já desempenha na maioria dos países europeus e os grandes projetos que, nestes mesmos países, se encontram em fase de desenvolvimento ou foram enunciados recentemente.

Nas ligações a Espanha e à Europa haverá que repensar algumas das soluções preconizadas, designadamente reequacionar a vocação do corredor ferroviário de ligação da Região Norte à Galiza (em mais uma alternativa a Vilar Formoso), uma vez que estas duas regiões, com índices de industrialização elevados e um forte pendor exportador, têm interesses coincidentes numa ligação comum a Norte, mais curta, direta e eficaz ao sul de França, e daí ao resto da Europa.

Ainda a respeito da ferrovia, deixamos aqui uma outra sugestão que se prende com o reajustamento e a requalificação do traçado da ligação transversal na Região do Algarve, tirando partido do posicionamento único das suas sedes de concelho segundo um cordão linear. Com efeito, o posicionamento linear dos principais aglomerados urbanos no Algarve apresenta, à partida, enormes potencialidades para o estabelecimento de uma ligação ferroviária eficaz e competitiva, que permita a integração territorial do mercado de trabalho da região, e a absorção do enorme volume atual de deslocações diárias em automóvel de residentes e turistas.”

2. Análise dos Programas/Projetos do PNI 2030 para o setor Ferrovia.

Para as medidas estruturantes no setor dos Transportes e da Mobilidade, previstas no PNI 2030, foram apresentadas no documento já referido as principais questões que então se consideraram relevantes para o Plano de investimentos na Rede Ferroviária Nacional:

- Qual o estado das relações com Espanha quanto à definição de bitola e do material circulante? Foram comunicadas ou acertadas posições comuns, de modo a que as decisões ao nível dos investimentos ferroviários a realizar por Portugal conduzam a soluções compatíveis?
- Qual a solução de bitola que vai ser implementada para assegurar as ligações ao espaço comunitário, nomeadamente com o Porto de Leixões e com o Porto de Sines? Estão salvaguardadas

as adequadas condições técnicas e financeiras para uma eventual migração futura de bitola, ao não ser adotada desde já a bitola europeia?

- Acresce também outra questão, com relevância para a competitividade da operação através deste mesmo modo, que se relaciona com entraves colocados por estados membros que afetam a normal circulação dos comboios na passagem através dos mesmos. Há conhecimento de posições comuns europeias e medidas no sentido de se ultrapassarem este tipo de dificuldades?

Dos documentos agora disponibilizados consta o “Relatório Técnico de Avaliação do Programa de Investimentos PNI 2030 – Ferrovia”, que faz uma análise e avaliação do conjunto de investimentos em infraestruturas ferroviárias, apresentando para cada um dos projetos previstos várias considerações, sendo que na sua maioria não aponta condicionalidades ou reservas, recomendando todavia ajustamentos e melhorias de abordagem para alguns desses projetos.

Assim, com base na atual condição da Rede Ferroviária Nacional (RFN) manifesta a opinião que *o foco do investimento na “Rede Estruturante” se deve centrar em duas valências essenciais para a sustentabilidade futura do sistema: aumento das capacidades utilizáveis e interoperabilidade plena. Esta última a alcançar em dois momentos: (i) uma interoperabilidade ibérica; (ii) uma interoperabilidade europeia. A primeira considera que será alcançada em pleno com a eletrificação dos troços transfronteiriços e a instalação do sistema ERTMS. A segunda requer a introdução da bitola standard UIC no território nacional e um adequado e eficaz modus operandi de longo prazo.*

Para este último efeito, o relatório aborda depois de forma exaustiva dois requisitos que considera necessários, o processo de introdução da bitola standard na rede espanhola e os eixos-canaís onde se torna pertinente a introdução da bitola standard em território nacional para os segmentos dos passageiros e das mercadorias.

Pelas análises e considerações feitas, que merecem o nosso acordo, o relatório conclui que: *“se torna imperativo o programa de investimentos do PNI 2030 incorporar as soluções que se revelem mais oportunas e ajustadas à introdução progressiva da bitola standard nos eixos/canaís da “Rede Estruturante” integradores do Corredor Atlântico e segundo um claro e assumido calendário nacional, condição indispensável para se ganhar poder negocial na definição da necessária harmonização da cronologia ibérica”.*

Apointa então para a forma de condução desta decisão, que deve passar por um novo paradigma de construção de uma rede dedicada em bitola standard na rede estruturante integradora do Corredor Atlântico, não deixando de manter coerente a rede existente em bitola ibérica. Pelas análises efetuadas e pelas condições de mercado, conclui que o adiar desta decisão é passível de gerar consideráveis efeitos negativos na economia e nas exportações nacionais no longo prazo.

De acordo com os princípios de introdução da interoperabilidade europeia apresentados, propõem o estabelecimento de um critério geral orientador da aplicação da tipologia de travessa coerente com aqueles princípios e no âmbito dos investimentos no PNI 2030. Fundamentalmente, está em causa a adoção de travessas de quatro fixações (polivalentes) que permitem a transição de bitola na mesma via ou de travessas de três fixações, permitindo a instalação de três carris na mesma via e assim a sobreposição da bitola ibérica com a bitola standard (tecnologia do 3.º carril).



Pelas implicações construtivas e operacionais de cada uma das soluções e valendo-se da experiência espanhola, sugerem assim a adoção de um destes dois tipos de travessas, nos casos em que não se contemple a construção de plataforma para nova linha dedicada à bitola standard, *particularmente nos seguintes projetos (P2020 e PNI 2030), ainda por configurar e incluídos no Corredor Atlântico:*

- *Duplicações adicionais no eixo Lisboa - Porto. 4 fixações;*
- *Linha de Leixões: 3 fixações;*
- *Duplicação adicional Contumil - Ermesinde: 4 fixações;*
- *Linha do Douro (Ermesinde - Valongo): 3 fixações;*
- *Linha da Beira Alta: 3 fixações nos “desvios ativos”;*
- *Linha do Sul (Setúbal - A. Moura – Poceirão): 3 fixações;*
- *Linha do Sul (Poceirão – Grândola): 3 fixações.*

As questões aqui enunciadas estão em linha com o que foram as preocupações apresentadas no documento anterior da OE/CETVC e para as quais são agora apontadas soluções que se julgam adequadas aos objetivos em vista.

3. Análise dos Programas/Projetos do PNI 2030 para o setor Rodoviário

Para as medidas estruturantes no setor dos Transportes e da Mobilidade, previstas no PNI 2030, foram apresentadas no anterior documento da OE/CETVC as principais questões que se consideraram então relevantes para o Plano de investimentos na Rede Rodoviária Nacional:

- Até que ponto a ligação estratégica em autoestrada de dois importantes polos da Região Centro, Coimbra e Viseu, que potencia também a melhor acessibilidade ao porto da Figueira da Foz e à linha do Norte (Pampilhosa, na componente “mercadorias”), não está comprometida com a anunciada requalificação do IP3?
- E qual a fiabilidade e sustentabilidade das intervenções agora anunciadas para esta requalificação?
- Em que medida a manutenção da fusão da Estradas de Portugal com a REFER não está a representar um retrocesso, nomeadamente no que se refere à qualidade técnica dos projetos e às obrigações de conservação, de reabilitação e de operação?
- Será o modelo atual da Infraestruturas de Portugal (IP) adequado para salvaguarda destas questões?
- Existem ainda negociações, em curso ou em intenção, no sentido de diminuir os encargos para o Estado assumidos anteriormente com as PPP rodoviárias?
- Em que medida os resultados já obtidos ou a esperar de eventuais novas negociações, são suficientes e não comprometem o financiamento de novos projetos e a garantia de uma adequada conservação e manutenção da rede não concessionada?

Quanto às preocupações antes manifestadas pela OE/CETVC, as mesmas mantêm-se válidas, reforçadas com a atual situação que se verifica no IP3 – itinerário cortado devido a sucessivos escorregamentos no troço que está a ser objeto de obras. Igualmente têm vindo a público outras situações de falta de

resposta da IP na conservação das estradas da Rede Rodoviária Nacional, com evidentes reflexos na Segurança Rodoviária.

4. 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 apresentadas no documento anterior da Ordem dos Engenheiros as principais questões que então se consideraram relevantes.

Sector Marítimo-Portuário

- Para além das intervenções previstas, constando essencialmente de melhoria e ampliação de terminais nos portos nacionais, importa sobretudo questionar se estão ou vão ser asseguradas as condições de operação e de conectividade, destacando-se a importância de garantir ligações ferroviárias adequadas, nomeadamente aos portos de Leixões, de Sines e de Setúbal;
- Especificamente para um projeto anunciado – *Terminal de contentores do Barreiro*, questiona-se a necessidade de efetuar um novo investimento num terminal de contentores de “shortsea” na zona de Lisboa, designadamente se este envolver dinheiros públicos, quando em Setúbal se verifica uma baixa taxa de ocupação do terminal Multiusos;
- A Ordem dos Engenheiros, como é público, tem uma posição muito cética em relação a este investimento que se encontra mal avaliado e estudado em termos de viabilidade operacional e de manutenção do canal de navegação.

No que se refere à primeira situação tem-se conhecimento que existem projetos em curso e existem propostas complementares que constam da Resolução da Assembleia da República n.º 154/2019, de 23 de agosto.

Sector Logístico

No caso do Porto de Sines e dada a sua inegável posição estratégica, está assegurada a intermodalidade e interoperabilidade com o modo rodoviário, através da reabilitação do IC33 - Relvas Verdes (IP6) – Grândola (IP1)?

Trata-se de uma preocupação que se mantém válida e que foi também identificada e referenciada em propostas apresentadas.

Sector Aeroportuário

Considerando as recentes indefinições quanto ao novo aeroporto de Lisboa, questiona-se a falta de uma estratégia de médio/longo prazo para o desenvolvimento aeroportuário do País, pelo que se considera 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”.

Insiste-se nesta questão, não na perspectiva de avançar desde logo para a construção de novos aeroportos, como aparece agora em algumas sugestões, mas sim estudar e planear atempadamente uma rede aeroportuária.



A recomendação então feita ao Governo foi no sentido de serem desenvolvidos os estudos necessários e adequados à definição de uma estratégia de longo prazo para o desenvolvimento aeroportuário do País, não deixando de equacionar a existência de uma rede aeroportuária integrada e com localizações estratégicas.

Essa estratégia e os indispensáveis estudos que a fundamentassem, possibilitaria também que ficasse claro até que ponto a existência no País de outras localizações de bases aéreas, que já foram consideradas alternativas possíveis para o tráfego civil, podiam ou não vir a integrar essa rede integrada, seja em exclusividade para o tráfego civil, seja em regime de partilha.

Mobilidade Urbana

- Em meio urbano, deverá manter-se presente a importância da continuidade da procura de tecnologias inteligentes de conectividade e de tratamento e armazenamento eletrónico de grandes volumes de informação, sem contudo descurar a necessidade de continuar e reforçar a aposta numa adequada estratégia de planeamento e política de gestão integrada de modos e meios de transporte que assegurem a segurança e fluidez de circulação.
- Procura das melhores soluções técnicas amigas do Ambiente ajustadas a essa estratégia e Transporte Público mais acessível, mas com utilização otimizada de cadeias de transporte multimodais.

Trata-se de preocupações que se mantêm válidas e que poderão ser aferidas à medida que vão sendo conhecidos projetos e intervenções.



CONCLUSÕES

Sem prejuízo de tudo o que foi atrás referido, nomeadamente o papel ingrato que cabe ao Conselho Plenário do CSOP, que a Ordem dos Engenheiros integra, pois este assunto surgiu como um facto consumado e com uma proposta para ser abordado com um tratamento de exceção (figura legal do Procedimento Sumário), reconhecemos que existe alguma estruturação nas intenções do PNI 2030, mas também o problema da proliferação de propostas que constam da Resolução da Assembleia da República n.º 154/2019 de 23 de Agosto.

A este facto não são alheios os documentos de suporte que foram preparados por instituições e consultores externos, que acabam por aportar credibilidade e linhas de orientação para a futura estruturação da versão final do PNI 2030, o que irá ser tarefa fácil.

Acreditamos que até à sua aprovação final serão tidas em conta as propostas, não vinculativas, que os Conselheiros não permanentes formularam, o que certamente enriquecerá o Plano e aportará maior adesão.

Entendemos, como referido, enfatizar aspetos colaterais mas conexos com o PNI 2030, o que à partida pode parecer inoportuno, mas não o entendemos dessa forma, pois o PNI 2030 constitui uma oportunidade para o país e para a nossa economia, para salvaguarda dos interesses dos profissionais, e sobretudo para que se evite a repetição dos erros do passado.

É neste enquadramento que, 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, 17 de janeiro de 2020,

O Bastonário

Carlos Mineiro Aires