

Fórum “A Região Norte e o Programa Nacional de Investimentos 2030: Balanço e Prioridades nos domínios dos Ambiente, Energia e Transportes”:

Notas síntese conjuntas | Região do Norte

I. Região do Norte: Principais Prioridades Territoriais no âmbito do Programa Nacional de Investimentos PNI 2030

Considerando a evolução das principais dinâmicas territoriais registada nos anos mais recentes, bem como as principais prioridades de investimento pré-identificadas no Fórum “A Região Norte e o Programa Nacional de Investimentos 2030: Balanço e Prioridades” (realizado no passado dia 21 de setembro de 2018), referenciam-se, de seguida, a título preliminar e não exaustivo, os principais contributos e propostas da Região do Norte relativamente às prioridades territoriais no âmbito do PNI 2030 (para já sem nível de hierarquização de prioridades):

I.1. Transportes & Mobilidade da Região do Norte (RN T&M)

- > Proposta RN - T&M – Programa de Ação para a Qualificação de Vias Chave para a Competitividade e Coesão Territorial da Região do Norte. Conforme foi proposto pelos atores regionais do Norte de Portugal logo em sede de estruturação do “Portugal 2020” e sem prejuízo de outras situações enquadráveis, continua a ser urgente resolver desde já e em definitivo a questão do financiamento comunitário de Vias Chave para a Competitividade e Coesão Territorial da Região do Norte, envolvendo, nomeadamente, situações críticas, como por exemplo, os acessos a áreas de acolhimento empresarial e/ou a pontos de interesse turístico de Paredes de Coura, de Arouca, do AvePark, de Montalegre, de São João da Pesqueira, de EN14/Famalicão/Maia, de Penafiel/Castelo de Paiva, de Vila Verde, de Mondim, de Vinhais ou de Vimioso.

- > Proposta RN - T&M – Programa de Ação de Expansão da Rede de Metropolitano do Porto;

- > Proposta RN - T&M – Programa de Ação para a Qualificação dos Níveis de Serviço da Rede Ferroviária da Região do Norte, abrangendo, nomeadamente (para já sem nível de hierarquização de prioridades)



- Qualificação dos Níveis de Serviço da Rede Ferroviária da linha do Douro;
 - Qualificação dos Níveis de Serviço da linha ferroviária do Minho – Porto – Vigo;
 - Qualificação dos Níveis de Serviço da linha do Norte, através da duplicação da linha do Norte Aveiro-Gaia-Porto;
- > **Proposta RN - T&M** – Programa de Ação de Qualificação das Frotas de Transportes Coletivos Públicos e Privados;
- > **Proposta RN - T&M** – Programa de Ação de qualificação dos níveis de coordenação e da qualidade de gestão de serviços coletivos de transportes coletivos, bem como de eliminação de pontos negros de sinistralidade rodoviária (a contratualizar com as Entidades Intermunicipais);
- > **Proposta RN - T&M** – Programa de Ação para a Qualificação dos Níveis de Acesso e de Qualidade de Serviço dos Portos de Leixões, Viana do Castelo e do Douro, abrangendo, nomeadamente (para já sem nível de hierarquização de prioridades):
- Programa de qualificação / expansão do Porto de Leixões;
 - Qualificação da Via Navegável do Douro;
 - Qualificação do potencial exportador do porto de Viana do Castelo, através da melhoria das condições de acesso rodo-ferroviário e marítimo;
- > **Proposta RN - T&M** – Programa de Ação para a Qualificação dos Níveis de Acesso e de Qualidade de Serviço do Aeroporto do Porto (incluindo caminho Fox), bem como do Aeroporto Regional de Bragança e da Rede de Aeródromos / Heliportos Regionais;

1.2. Ambiente & Energia: Propostas da Região do Norte (RN A&E)

- > **Proposta RN A&E** – Neste âmbito, importa que o PNI 2030 possa contribuir de forma mais efetiva para o *proteger e valorizar a excelência ambiental e energética da Região do Norte, sendo necessário para esse efeito que o PNI 2030 adote já como prioridade quer a definição de programas de ação ao nível regional NUTS II (com programas de ação que, à escala da NUTS II, certamente*



ultrapassarão os 75 M€ exigidos no âmbito do PNI 2030), quer a subsequente contratualização de programas de ação à escala intermunicipal NUTS III, abrangendo, nomeadamente:

- Programas de Ação Intermunicipal NUTS III de qualificação dos níveis de atendimento e de qualidade de serviço em alta e em baixa do ciclo urbano da água (redução das perdas / eficiência hídrica, redução das afluências indevidas, reutilização de águas, melhoria dos níveis de atendimento e tratamento, cadastro de águas pluviais, eliminação de sistemas unitários, remodelação de emissários, articulação baixa-alta, novas ETAR, poluentes emergentes);
- Programas de Ação Intermunicipal NUTS III de qualificação dos níveis de atendimento e de qualidade de serviço de recolha, tratamento e valorização de resíduos sólidos (fortalecimento modos sistemas de recolha de bio resíduos; reconversão das centrais de tratamento mecânicos e biológicos; aumento da capacidade de valorização energética de resíduos);
- Programas de Ação Intermunicipal NUTS III de qualificação dos níveis de atendimento e da qualidade dos serviços coletivos de riscos e de proteção civil, atentos os elevados níveis de excelência ambiental e o elevado potencial de ocorrência de fenómenos naturais adversos (incêndios, erosão, seca, cheias, deslocamento de massas);
- Programas de Ação Intermunicipal NUTS III orientados para o combate e adaptação às alterações climáticas;
- Programas de Ação Intermunicipal NUTS III de promoção da conservação da natureza / biodiversidade;
- Programas de Ação Intermunicipal NUTS III orientados para a transição energética;
- Programas de Ação Intermunicipal NUTS III orientados para a transição para a economia circular;
- Programas de Ação Intermunicipal NUTS III de Valorização de Aglomerados Urbanos (Descarbonização da Mobilidade Urbana; Habitação; Regeneração Urbana; Qualificação Comercial).



II. Políticas de Coesão Europeias, Estratégia “Portugal 2030” e Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030: Cinco Propostas Transversais da Região do Norte (RN-T)

II.1 - Sobre o posicionamento do Estado Português na estruturação do ciclo de programação pós 2020 e no Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030;

-> ***Proposta RN-T – Necessidade do Estado Português sensibilizar os atores chave da Comissão Europeia e dos principais Países contribuintes líquidos para a necessidade da continuidade das Políticas de Coesão pós 2020 no mínimo com dimensão e níveis de financiamento semelhantes ao do ciclo de programação 2014-2020, evidenciando (na lógica do “ver para crer”) quer a boa aplicação e resultados das Políticas de Coesão em Portugal, quer a existência ainda de carências estruturais em tipologias de operação tradicionais das Políticas de Coesão***. Meramente a título de exemplo de aspetos a melhorar no posicionamento do Estado Português, o documento do Programa Nacional de Investimento – PNI 2030 relativo à “Mobilidade e Transportes – Rodovia”, em vez de discorrer abundantemente sobre a excelência da rede rodoviária principal, deveria enfatizar, perante a Comissão Europeia, a existência ainda de diversos pontos críticos nas ligações de permeabilidade territorial, por exemplo, no que respeita à qualificação de determinadas vias chave para a competitividade / coesão territorial, bem como à eliminação de pontos negros de segurança rodoviária (exemplificando, sempre que necessário, com as correspondentes evidências).

-> ***Proposta RN-T – Torna-se também fundamental que o Estado Português defenda junto da Comissão Europeia a necessidade de alteração da atual proposta de Regulamento FEDER pós 2020 no que respeita à obrigatoriedade de aferição do nível de concentração temática à escala nacional***. Com efeito, a ser assim, face ao PIB per Capita de Portugal, todas as Regiões NUTS II apenas poderão investir no máximo 55% dos seus recursos FEDER nas Prioridades 2, 3, 4 e 5 (respetivamente, Europa + Verde, Europa + Conectada, Europa + Social e Europa + Próxima), o que nos parece manifestamente escasso no caso das Regiões mais desfavorecidas, atento o elevado nível de carências de natureza estrutural ainda existentes potencialmente enquadráveis nessas Prioridades 2, 3, 4 e 5. ***Nesse sentido, propõe-se que o Estado Português defenda junto da Comissão Europeia que a referida aferição do nível de concentração temática seja efetuada à escala das NUTS II e não à escala nacional, evitando assim as situações (como é o caso de Portugal) em que a circunstância de existir uma região substancialmente mais rica do que as restantes (no caso, a NUTS II da Área Metropolitana de Lisboa), implica que as Regiões mais desfavorecidas venham a ter, muito***



provavelmente, um volume de recursos FEDER claramente insuficientes para fazer face ao elevado nível de carências nelas existente potencialmente enquadráveis nas referidas Prioridades 2, 3, 4 e 5;

II.2 - Sobre a importância do Estado Português reconhecer as especificidades da Região do Norte na estruturação do Portugal 2030 e do Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030.

-> Proposta RN-T. Neste âmbito, torna-se, igualmente, essencial que o Estado Português, na estruturação do Portugal 2030, tenha em consideração, de uma vez por todas, as especificidades da Região do Norte que, apesar de ser a Região mais exportadora do País e a que apresenta de longe o maior superavit positivo anual, continua a ser a Região mais pobre de Portugal (com um PIB per capita de 65,3% do valor médio da UE 28), sendo também a única Região em que todas as suas NUTS III (incluindo portanto também a própria Área Metropolitana do Porto com os seus 72,8%) registam PIB per capita inferiores ao valor limiar de 75% da média da UE 28 (limiar esse que, recorde-se, de acordo com os critérios vigentes das Políticas de Coesão Europeia, delimita as "Regiões menos Desenvolvidas").

Neste sentido, propõe-se ao Governo que esta situação distintiva da Região do Norte seja tida em consideração:

- i) na indispensável autonomia e flexibilidade de gestão que as CCDR, Entidades Intermunicipais e outros parceiros regionais devem ter para poderem adaptar os instrumentos de financiamento disponíveis às realidades específicas do seu território;*
- ii) na definição da dotação financeira global de fundos estruturais a atribuir a cada NUTS II, a qual deverá ser igual ao respetivo contributo para a definição dos recursos financeiros atribuídos a Portugal no período pós 2020, evitando, por essa via, a repetição do (comprovado) subfinanciamento crónico de fundos comunitários que tem vindo a penalizar gravemente a Região do Norte ao longo dos sucessivos períodos de programação a Portugal.*

II.3 - Sobre o Processo de construção do “Portugal 2030”, da Estratégia Integrada de Desenvolvimento da Região do Norte 2030 e do Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030.



-> Proposta RN-T. Neste âmbito, torna-se deste modo fundamental sustentar este exercício de construção do “Portugal 2030” e naturalmente do próprio PNI 2030 em verdadeiras estratégias de base regional – os Planos de Ação Regionais de âmbito NUTS II (estritamente articuladas com as Estratégias NUTS III) e não nas habituais linhas setoriais nacionais verticalizadas sem qualquer adesão às realidades específicas e distintivas de cada território (como parece ser a tentação mais uma vez enunciada no documento preliminar de apresentação do “Portugal 2030”). Importa assim assegurar a urgente estruturação das Estratégias e Planos de Ação Regionais NUTS II e NUTS III e da subsequente operacionalização do próximo período de programação (considerando inclusivamente que os regulamentos preveem a adoção da regra n+2 e não n+3), tornando-se necessário desde já promover o apoio do “Portugal 2020” por exemplo quer a exercícios de atualização das estratégias de base territorial NUTS II e NUTS III 2020-2030, quer à própria construção de planos de ação territoriais NUTS III em dimensões chave do próximo ciclo de programação que entendemos que devem ser contratualizadas com as Entidades Intermunicipais no âmbito dos futuros PO Regionais (por exemplo, transição energética; economia circular, etc).

-> Proposta RN-T - Por outro lado e no caso particular do Programa Nacional de Investimentos PNI 2030, deve ser dada também a possibilidade das entidades regionais e intermunicipais da Região do Norte poderem ter um papel mais participativo na sua construção, uma vez o PNI 2030 constituirá previsivelmente, na prática, uma espécie de mapeamento nas áreas dos transportes, ambiente e energia – ou seja, se os projetos ou programas de ação prioritários estiverem inscritos nestes documentos poderão eventualmente vir a ter possibilidades de ser apoiados no contexto do Portugal 2030; se não estiverem inscritos, não poderão ser apoiados no contexto do Portugal 2030. Assim, é absolutamente crucial que o Governo possa definir um novo momento de auscultação / consulta pública à escala regional logo após a apresentação das propostas concretas por parte das entidades nacionais (uma vez que os documentos até ao momento apresentados no contexto do PNI 2030 se traduzem, no essencial, em diagnósticos e propostas de prioridades relativamente generalistas);

