

PRIMEIRA LINHA ENTREVISTA

JORGE DELGADO SECRETÁRIO DE ESTADO DAS INFRAESTRUTURAS

“Temos de encontrar formas de financiar a alta velocidade”

Portugal tem cerca de mil milhões de euros de fundos europeus já assegurados para financiar a alta velocidade, admitindo Jorge Delgado que, além de candidaturas ao CEF Geral, se possa recorrer ao BEI e a verbas nacionais provenientes da redução dos encargos com as PPP rodoviárias.

MARIA JOÃO BABO
mbabo@negocios.pt
VITOR MOTA
Fotografia

O Governo ainda não decidiu se os concursos para a construção dos projetos de alta velocidade serão lançados em empreitada ou PPP, e se incluirão manutenção.

O Governo já decidiu se os projetos de alta velocidade (AV) previstos no Plano Nacional de Investimentos (PNI) 2030 serão lançados em regime de empreitada ou PPP, como estava previsto há 10 anos?

Não há decisões finais. Neste momento estamos a rever os estudos que existiam e queremos fazer os estudos de impacto ambiental para chegarmos a um momento e dizermos que estamos em condições de pôr a concurso. Tem de ser um concurso em que quem ganhar vai desenhar o projeto final e vai construir. Operar não operará, poderá é manter durante algum tempo. A dúvida está em saber se a conceção/construção é num regi-

me de empreitada, ou se partimos para uma solução tipo PPP, começando a trocar PPP rodoviárias por PPP ferroviárias, que podem também ser uma solução. Temos este ano para consolidar os estudos e 2022 para fazer avaliação ambiental. Em 2023, lançamos as primeiras obras. Temos tempo para vermos qual é o melhor modelo.

Os dois projetos de AV Lisboa-Porto e Porto-Vigo têm já financiamento europeu garantido? As verbas do Mecanismo Interligar a Europa (CEF, na sigla em inglês) dependem da aprovação de candidaturas...

Há uma parte que é CEF Coesão, que é dedicada a Portugal, em que temos 1.043 milhões de euros disponíveis para isso, o que será uma parte importante do financiamento do projeto de AV. O resto temos de candidatar ao chamado CEF geral, em concorrência com os outros países. Vai muito depender da maturidade dos projetos.

Só a ligação Porto-Lisboa são 4,5 mil milhões...

É verdade. Vamos ter de encontrar outras formas de financiar, seja através da candidatura ao CEF Geral, seja através de financiamento

via Banco Europeu de Investimento (BEI). É um investimento de que não podemos prescindir. E se calhar está na altura de começar a pôr a rodovia a financiar ferrovia.

O que quer isso dizer?

Temos o pico de pagamento das PPP rodoviárias em 2021 e vamos começar, ano após ano, a reduzir. Podemos aproveitar esses recursos financeiros nacionais que estivemos a aplicar nas concessões rodoviárias no pagamento da construção da nossa ferrovia.

Depois do Lisboa-Porto e Porto-Vigo a rede de AV portuguesa pode aumentar?

Estruturante, estruturante é ligarmos as nossas duas Áreas Metropolitanas e por isso Porto e Lisboa à distância de 1h20, o que é uma revolução no país. E termos a ligação a norte, a Vigo. Depois há outras duas ligações. Nem nos lembramos, mas estamos a construir AV entre Lisboa e Madrid. De Évora até à fronteira estamos a construir e concluiremos até 2023 uma linha de AV onde se circulará em mais de 95% da linha a mais de 250 quilómetros/hora. Temos previsto no próximo quadro financeiro financiar também o melhoramento da ligação Poceirão-Bombel, que faz parte desta ligação. E com estes dois investimentos, de Lisboa à fronteira de Badajoz, que hoje demora a fazer quase 5 horas, ficar-se-á à distância de 2 horas. Significa que se os espanhóis fizerem a AV como estão a fazer do lado deles, podemos ter Lisboa e Madrid a 5 horas e pouco de distância de comboio. E depois temos o Aveiro-Salamanca que é um corredor que está em cima da mesa fazer-se e será o que melhor servirá a ligação de Portugal a Madrid. É aquilo que podemos aspirar neste momento

de AV e já estamos com planos muito ambiciosos. Se conseguirmos fazer isto, o país já se transformará de forma significativa.

Em relação aos projetos para a inclusão do Algarve no corredor do Mediterrâneo e à linha Aveiro-Mangualde, tem havido progressos com Bruxelas?

O regulamento das redes transeuropeias de transporte está a ser revisto e pode ser neste momento corrigido. Nós estamos a trabalhar de forma muito próxima com a Comissão Europeia transmitindo o que achamos que devem ser as correções ao mapa, em particular no que diz respeito ao corredor Atlântico. Os exemplos que referiu estão em estádios diferentes. O Aveiro-Salamanca é um corredor que está identificado na rede core, mas o seu

desenvolvimento passa pela parte espanhola, que não tem essa ligação na primeira linha das suas prioridades de investimento. Quanto à linha do Algarve e ligação com o corredor do Mediterrâneo, se olharmos para o mapa das redes transeuropeias de transportes, percebemos que há dois corredores que chegam ao Sul de Espanha – Atlântico e Mediterrâneo –, se juntam em Sevilha e ali ficam. Parece estranho que depois não entrem pelo Sul de Portugal. Achamos que devem entrar. A dúvida subsiste sobre se deve ser o corredor Mediterrâneo ou o Atlântico. Depois das conversas que tivemos com Comissão Europeia, pensamos que talvez o que faça mais sentido é mesmo prolongar o corredor Atlântico com a integração da ligação do Algarve, e depois até Huelva e Sevilha. ■

Concurso para a compra de uma dúzia de comboios será lançado em 2022

A CP já está a trabalhar no concurso para a compra de cerca de 12 comboios para as futuras linhas de alta velocidade.

A CP já se prepara para comprar comboios para a alta velocidade (AV)? Quando e quantos serão adquiridos?

O concurso está a ser trabalhado. Serão sempre cerca de uma dúzia de comboios.

Estamos a dar prioridade ao concurso para os urbanos e regionais, que é um concurso muito grande, de mais de 800 milhões de euros, para 117 comboios (62 urbanos e 55 regionais), que tem de ser muito bem preparado. Concluído este processo começaremos a trabalhar de imediato no outro. Esse material autopa-se. O modelo de exploração das linhas de alta pres-

“Podemos aproveitar os recursos financeiros que estivemos a aplicar nas PPP rodoviárias na construção da nossa ferrovia.”

“Estamos com planos muito ambiciosos [na AV].”



Vitor Mota



tação é um modelo rentável.

Tendo em conta o tempo de fabrico dos comboios e a entrada em operação do primeiro troço da AV em 2027/28, quando é que a CP lançará o concurso para esse material circulante?

«Não é muito difícil a preparação de um concurso para aquisição desses comboios, temos de estabilizar o modelo de financiamento. Teremos todas as condições para em 2022 lançar esse concurso. Entre o concurso dos 117 comboios e o próximo haverá uma diferença de seis a 12 meses. Agora, o modelo da operação terá de ser afinado e percebermos qual a melhor metodologia, por exemplo, se podemos fazer como neste concurso a aquisição de um certo número com a opção de compra para mais material. Mas entre o cons-

truir a AV e o “concurisar” e ter material circulante disponível os tempos estão alinhados, não será um problema.

O concurso para a compra dos 117 comboios já tem data para ser lançado?

«Ainda não. A resolução do Conselho de Ministros foi já aprovada com autorização para a despesa e o processo do concurso está a ser afinado nos últimos detalhes. É um concurso que tem de ser trabalhado com todos os cuidados.

Para exigir incorporação nacional sem ferir regras europeias?

«Entre outras coisas. Do ponto de vista técnico, para que o produto que vamos comprar se adequa ao que queremos, e também ter esse foco, para que possa estar feito de forma que exista um estímulo

ao objetivo aos concorrentes para que venham montar e desenvolver os comboios em Portugal. Queremos aproveitar esta oportunidade para dar um impulso ao setor da indústria da área ferroviária. Muito em breve esperamos poder lançá-lo. Queremos que quem vier crie uma unidade industrial em Portugal para desenvolvimento de comboios, para podemos ter muita incorporação nacional. Acho que os “players” internacionais disponíveis para concorrerem olham para Portugal como uma oportunidade porque temos tudo o que faz falta para sermos um país onde construir comboios é uma boa ideia, know-how, engenharia, inovação e boa indústria.

Tem sentido desses grandes fabricantes esse interesse?

«Exatamente, em se instalarem aqui. Com a vantagem de esta ser

uma primeira encomenda. O impulso decorre do investimento em Portugal, mas a partir daqui estão em condições de continuar a produzir, como produzem noutra sítio qualquer, para o mundo inteiro, com uma visão de longo prazo, e não com a visão de apenas fazer 117 comboios para Portugal.

É uma regra do caderno de encargos?

«Não podemos impor esta circunstância, mas o caderno de encargos tem estímulos objetivos e quem queira ganhar este concurso fará as suas contas e concluirá que a melhor solução é apostar aqui.

Há condições para que os comboios internacionais da CP venham a ser retomados?

«O Celta e Sud Express, tal qual existiam, não têm neste momen-

to, do lado espanhol, acolhimento. Não estou em condições para dar muitos pormenores, mas estamos a estudar uma solução que possa ser interessante para voltarmos a ter essa ligação, não exatamente como o Sud Express ou Lusitânia, mas que pudessem materializar uma viagem de interligação dessa natureza, aproveitando material circulante que existe e que possa ser adaptado para esse efeito e aproveitando algumas circulações que já fazemos na nossa rede, onde se pudesse acoplar algumas carruagens que podem vir a fazer depois esse trajeto. Não temos a solução afinada e temos de ter a validação de que é exequível, rentável e com um custo razoável ao que queremos atingir. Vamos ver se é possível. Pode ter uma procura interessante. Temos de encontrar a forma física e o modelo económico para o fazer. ■

PRIMEIRA LINHA ENTREVISTA

JORGE DELGADO SECRETÁRIO DE ESTADO DAS INFRAESTRUTURAS

“É preciso que a construção pague de forma adequada”

O aumento do custo dos materiais e a falta de mão de obra na construção preocupam Jorge Delgado, mas “o Estado não se pode pôr a produzir aço”, afirma, defendendo que o setor tem de pagar de forma adequada às aspirações dos trabalhadores.

MARIA JOÃO BABO
mbabo@negocios.pt
VITOR MOTA
Fotografia

O aumento dos custos com materiais e mão de obra é, para o secretário de Estado, um problema com “um fundo bom”, que é a economia a desenvolver-se.

A Infraestruturas de Portugal (IP) voltou a ser confrontada, nos concursos do Ferrovias 2020, com propostas acima do valor base, numa altura de grande aumento dos preços dos materiais. Está preocupado?

Temos tido uma espécie de montanha-russa nessa matéria. Neste momento estamos a sentir que os preços do mercado estão a subir e a IP está a adaptar-se a essa realidade. Nós não conseguimos adivinhar qual é o preço justo de cada obra que lançamos, mas vamos recolhendo informação e vamos adaptando.

Há riscos para a execução atempada do Ferrovias 2020?

Temos 85% do Ferrovias 2020 concluído ou em fase de obra, só 15% de projetos ainda estão a ser ultimados. Neste momento é a própria União Europeia que levanta a hipótese – não a nosso pedido, mas para todos – de haver um alargamento do prazo, mas da nossa parte não estamos preocupados, queremos concluir até 2023. Neste momento, na ferrovia, já lançamos os concursos mais relevantes.

E no caso dos projetos que estão em obra, há falta de materiais?

Uma coisa é o processo dos

concursos, em que fixamos um valor base para as empresas encaixarem para fazer o trabalho, outra é mesmo nos contratos que estão em execução, em que a questão do preço não se põe, haver alguma dificuldade de mão de obra e materiais. Claro que nos preocupa, estamos atentos e a acompanhar. Também preocupa as empresas [públicas], que têm um contrato para cumprir. Em relação aos contratos em curso há alguns mecanismos automáticos de resolução, a revisão de preços é um pressuposto da execução de um contrato.

Ainda que essa revisão aconteça com algum atraso?

Mas autorresolve-se. A turbulência do mercado é sempre um problema, é uma dificuldade adicional que não desejamos mas temos de viver com ela. Não há outra maneira. Apesar de tudo este é um problema que tem um fundo bom, significa que o mercado está outra vez a trabalhar em força, que a economia se está a desenvolver, que há muita procura e é a própria oferta que está a sentir dificuldades.

Com os empreiteiros com

obras em curso está a haver paragens ou um atrasar do ritmo dos trabalhos? Está a haver pedidos de compensação?

Neste momento não temos registo de nenhum pedido excepcional, de alguma empresa que esteja em risco de não conseguir fazer o contrato. Não temos nenhum dado que nos permita dizer neste momento que exista esse problema. No caso dos concursos a serem lançados já autorizamos a revisão dos valores à IP. Foi o caso do segundo troço da linha do Algarve que ficou deserto e tivemos de rever o valor base e lançar de novo. Em algumas situações antecipamos mesmo o cenário. É um exercício que é preciso ser feito com algum cuidado porque não podemos pôr um valor base muito alto, porque é o que nos compete enquanto entidade pública, mas adivinhar qual é o valor justo num momento de turbulência é um exercício mais difícil do que em condições normais de mercado.

A revisão do Código dos Contratos Públicos permite agora a adjudicação a propostas de valores até 20% acima do va-

lor base. Isso já foi usado?

Não chegámos ainda a nenhuma situação de precisarmos de utilizar esse mecanismo.

Em relação ao aumento dos custos dos materiais e à falta de mão de obra que o setor da construção tem alertado, o que pode o Governo fazer?

Não podemos fazer muita coisa. Podemos ajudar as nossas empresas que têm de lidar com este setor a contornar este problema, desde logo autorizando a que os preços base dos concursos sejam revistos em alta e dotando-as com condições financeiras para podermos suprir aumentos de preços que vêm por arrasto. Não há mais nada que possamos fazer, o mercado é que vai ter de se reequilibrar em algum ponto para os preços estabilizarem. Não podemos impor por decreto que haja mais empresas a produzir o que quer que seja e não podemos deixar de fazer as obras que temos de fazer.

O setor da construção tem dito que os projetos previstos no novo ciclo de investimentos podem estar em causa... Ainda mais estando o resto da Europa na mesma situação...

Não vamos meter a cabeça na areia. Obviamente é um problema que não queríamos ter, mas também é normal que a indústria, tentando acautelar a sua posição, venha mostrar a sua preocupação com uma potencial incapacidade de cumprir com o objetivo que temos pela frente. Até ver os processos estão a seguir o seu caminho. Vamos ter calma e esperar a forma como o mercado vai reagir. Não vamos antecipar um problema que pode vir a acontecer mas ainda não aconteceu. Não temos mesmo instrumentos, o Estado não se pode pôr a produzir aço.

Para fazer face à falta de mão de obra, as associações do setor já defenderam a possibilidade de estas empresas poderem trazer para Portugal trabalhadores que têm noutras geografias. É possível?

Neste momento não há uma barreira a isso, nós já temos trabalhadores de outras nacionalidades e não estamos numa situação de que precisemos hoje de tomar medidas excecionais nesta matéria. Temos legislação suficientemente aberta para que se possa recrutar gente de outras geografias para trabalhar em Portugal. Isso é um falso problema. Temos de transformar este setor num setor que seja mais apelativo para os trabalhadores portugueses. E há pessoas que se poderiam aproximar deste setor, encontrando nele uma forma de trabalho, o que é preciso é que o setor também pague de forma adequada às aspirações legítimas das pessoas. Isso também vai fazer puçar pelos preços, mas mais uma vez é por uma razão benigna. Não vai ser o Governo a decidir.

O ministro das Infraestruturas disse no início deste mês que Portugal está longe de poder afirmar que tem uma das melhores redes ferroviárias da Europa. Quando o poderá afirmar? Depois dos 2 mil milhões do Ferrovias 2020? Ou dos 10 mil milhões do PNI 2030?

É verdade que não nos podemos orgulhar da rede que temos. Houve um longo período de desinvestimento e não há milagres. Passamos a ser dos melhores da Europa é uma aspiração muito grande. Estes 2 mil milhões do Ferrovias 2020 permitem dar um primeiro impulso, mas são insuficientes. Com o pacote adicional do PNI 2030, quando chegarmos a 2030 já estaremos em condições de di-

“Temos 85% do Ferrovias 2020 concluído ou em fase de obra. Queremos concluir até 2023.”

“Em 2030, poderemos dizer que temos uma rede ferroviária de que nos podemos orgulhar.”



zer que temos uma rede de que nos podemos orgulhar.

O foco está hoje em executar Ferrovia 2020 até 2023 ou em lançar o novo ciclo de investimento?

A conclusão do Ferrovia 2020 é fundamental e temos de lhe dedicar toda a atenção porque as nossas metas são 2023. Mas não nos podemos dar ao luxo de olhar só para este plano e temos a obrigação de olhar para os dois ao mesmo tempo. Estamos já a trabalhar na preparação dos investimentos para o PNI 2030 porque senão não vamos ter tempo para o executar. ■

PERFIL

Engenheiro nas Infraestruturas

Jorge Delgado nasceu em 1967, em Viana do Castelo, tendo-se licenciado em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Concluiu também aí o mestrado em Estruturas de Engenharia Civil e o doutoramento em Engenharia Civil. Iniciou a sua carreira profissional na Newton - Consultores de Engenharia, a que se seguiu a entrada no quadro de pessoal docente da Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Viana do Castelo. Entre 2008 e 2012, assumiu funções de vogal do conselho de administração da Metro do Porto e prestou consultadoria para o desenvolvimento de estudos e projetos na área da mobilidade e dos transportes, em especial na área dos metros ligeiros, entre 2012 e 2015. Entre 2016 e 2017, assumiu funções de presidente não executivo da STCP e em 2016 passou a presidente executivo da Metro do Porto, funções que desempenhou até fevereiro de 2019, quando passou a ser secretário de Estado das Infraestruturas do Governo de António Costa.

IP compensada por redução de portagens e CP por queda nos alfa

cofina #Maria.quaresma?

CP e IP são duas empresas que o secretário de Estado das Infraestruturas tutela que no último ano sofreram os efeitos da pandemia. Além da compensação de "dezenas de milhões" devido às restrições impostas pelo Governo, a operadora ferroviária está a reclamar mais 10 a 15 milhões para cobrir perdas com o serviço alfa. Já a IP, assegura Jorge Delgado, será compensada, como "todas as concessionárias", pela decisão de redução de portagens.

Devido à pandemia todas as concessionárias de autoestradas fizeram reserva de direitos. O Estado já recebeu pedidos de reequilíbrio económico-financeiro (REF) dos contratos com a quantificação das perdas?

É verdade que todas fizeram reserva de direitos mas não há nenhum pedido de reequilíbrio ainda. De qualquer forma, e antecipando eventuais pedidos que venham a ser feitos, o que Governo já fez por decreto-lei é que, em caso de serem solicitados e de serem reconhecidos, os pagamentos serão feitos em prorrogação de prazo.

Olhando para as empresas públicas que tutela, no caso da IP a pandemia levou-a a passar de lucros a prejuízos e agora está confrontada com descontos de 50% nas portagens, que disse já que não conseguia acomodar. Pode haver lugar a uma compensação?

Claro que terá de haver, todas as concessionárias vão ser compensadas por essa decisão de redução de portagens. A IP é uma delas, não é exceção.

E no caso da CP, que compensação será atribuída por causa da covid-19?

O facto de a covid-19 ter retirado muitos passageiros à CP, mas o Estado tem mantido a obrigação de os comboios circularem, faz com que a compensação que

o Estado tem de dar à CP seja maior, dentro do contexto do contrato serviço público.

Qual foi a compensação paga em 2020?

Os números estão ainda a ser apurados pela CP, mas serão na casa das dezenas de milhões de euros. Há ainda um aspeto da operação da CP que não é financiada pelo contrato de serviço público que terá de ser trabalhado de forma diferente, que são os alfa pendular. São uma receita importante da CP e tiveram um impacto muito grande. Já a CP está a fazer o que faz qualquer outra concessionária em relação ao Estado que é, perante uma situação excepcional, pedir um reequilíbrio económico-financeiro do contrato para cobrir as perdas que teve em relação às expectativas, porque apesar de não ser serviço público a CP tem obrigação de operar os alfa. Não pôde decidir que não andava com eles.

Esse pedido é de quanto?

Não é muito expressivo. Estamos a falar de 10-15 milhões de euros. É uma primeira avaliação que foi feita, terá de ser discutida.

Quando terá lugar o saneamento financeiro da CP?

O contrato de serviço público da CP tem implícito, na forma como foi desenhado, que essa questão se resolve, para que todos os encargos financeiros resultantes da dívida histórica não impactem na operação. Não estando ainda o saneamento financeiro resolvido, temos resolvido pontualmente o problema com um apoio direto à CP. Estamos a trabalhar com o Ministério das Finanças numa solução para que esse saneamento financeiro se faça. Há uma grande parte da dívida que não é um problema, que é dívida ao próprio Estado, mas há uma parte que é a terceiros, que às vezes tem regras muito leoninas. Caso a caso está-se a tentar em cada situação ver se é possível ou não negociar. ■