

ENTREVISTA

“Ter uma grande área metropolitana entre Lisboa e Porto é prioridade”

Pedro Nuno Santos Defende que, “tal como o país funciona melhor com SNS e escola pública”, precisa de uma “CP forte”, o que só se faz com contrato de serviço público para poder cobrir os lugares que não dão lucro

Entrevista
Ana Sá Lopes,
Carlos Cipriano
e São José Almeida

Pode ser um Verão difícil para o ministro das Infra-estruturas, com a ameaça da greve dos motoristas e a repetição do caos do ano passado nos comboios. Está consciente dos riscos, mas sonha em grande: “No dia em que a viagem entre Lisboa e o Porto puder ser feita em pouco mais de uma hora, estaremos a pensar a forma como este país se organiza, a forma como a economia se articula, a forma como trabalhamos, de maneira completamente diferente”. **Não foi alarmista ter apelado ao povo para ir encher os depósitos dos carros por causa da greve dos motoristas?**

Não. Era se tivesse feito esse apelo na véspera do início da greve.

Como ainda estamos a mais de 15 dias do início da eventual greve, é importante que Estado e cidadãos se preparem para uma greve que pode vir a acontecer.

Como está o Governo agora preparado em relação à outra vez em que pareceu não estar? Estavam fixados serviços mínimos como agora também vão ser. Não passaram 24 horas do início da greve para decretarmos a requisição civil. É evidente que estamos num mês mais crítico. **Qual é a sua esperança de que a greve venha a ser desconvocada?**

Até ao dia, a greve pode ser cancelada. Essa é a nossa esperança. Não vamos relaxar por um minuto, mas temos esperança que os sindicatos não deitem a perder o que já foi conseguido e que é muito relevante. Um aumento da retribuição global dos motoristas de cerca de 250 euros a partir de 1 de Janeiro de 2020. **Este sindicato é diferente?**

Defendo o sindicalismo como um meio muito importante de organização dos trabalhadores e de defesa dos seus direitos. Mas ele é mais eficaz quanto mais eficaz for o processo negocial. Quando estamos numa negociação, temos que estar de boa-fé. No protocolo assinado, havia o compromisso de que enquanto as negociações decorressem se garantia paz social. É um erro que no meio de um processo negocial se proceda desta maneira.

Há má-fé?

Não estou a dar já esse salto. Mas obviamente que o processo negocial obriga a que se respeite o que se assinou antes. Este pré-aviso de greve viola aquilo que estava no protocolo.

Que garantias pode dar de que neste Verão não haverá uma nova crise ferroviária?

Tivemos um Verão difícil no ano passado e não podemos garantir que não haverá problemas este ano, até porque a infra-estrutura

ainda é praticamente a mesma e o material circulante não aumentou. Mas houve trabalho bem feito por parte da EMEF [empresa de manutenção da CP] para que estejamos mais bem preparados. A electrificação da Linha do Minho, entre Nine e Viana, e da do Douro, entre Caíde e Marco, permite-nos libertar algumas composições a diesel que nos ajudarão a reforçar a operação, nomeadamente na Linha do Oeste. Achamos que os riscos são menores do que no ano passado, mas, com seriedade, não podemos dizer que foram absolutamente removidos.

Ao contrário do seu antecessor, já admitiu que o Ferrovias 2020 está atrasado. Com que medidas vai recuperar esse atraso?

É importante sabermos as razões do atraso. Desde a crise financeira que o sector da construção ficou fortemente diminuído e ficámos com falta de engenharia de projecto e de obra. Temos atrasos que decorrem dessa falta da

capacidade. Por outro lado, o país desenvolveu, felizmente, todo um quadro legislativo muito rigoroso em matéria de exigência de transparência que tem também consequências em termos de prazos. Entre ter uma ideia e ter a obra feita, distam muitos anos.

Esses prazos estavam previstos aquando da apresentação do Plano Ferrovia 2020, em 2016. Sim, mas a par destas dificuldades que são imprevisíveis, acho que o planeamento foi ambicioso. Mas isso não explica tudo.

Com esta tão baixa taxa de execução do Ferrovias 2020 quais são os investimentos que vão transitar para o PNI 2030?

Espero que nenhum, porque isso seria muito negativo. Significaria que estaríamos a perder fundos comunitários e por isso estamos a fazer o melhor que podemos para conseguir, até 2023, concretizar o Ferrovias 2020.

Na Linha de Cascais, tanto a infra-estrutura como o material





RUI GAUDÊNCIO

circulante estão envelhecidos. Não consta do Ferrovia 2020. Há ideia de privatização ou subconcessão?

Comigo aqui, não! E não é essa a opção do Governo. Já temos 50 milhões de euros de fundos comunitários, que serão acompanhados com participação nacional num investimento até 80 milhões de euros para renovar a infra-estrutura. A par disto, há um investimento mais significativo na renovação de material circulante. **Não está no concurso para a compra de 22 comboios...** Não está. Estamos a falar de comboios com 50 e 60 anos, o que é extraordinário, mas também é verdade que nós temos uma empresa, a EMEF, que tem conseguido fazer coisas maravilhosas porque nos garante que os comboios da Linha de Cascais – que já não se fabricam em lugar nenhum do mundo – continuem a circular em condições e com segurança. É, aliás, uma

linha com um nível de supressões muito reduzido. Mas claro que temos de renovar o material circulante. Não há volta a dar... **Vai comprar comboios para a Linha de Cascais. É isso?** Temos que encontrar uma solução para o material circulante. Ele terá de ser renovado. **Autarcas e populações do Norte e Comissão Europeia defendem a reabertura da Linha do Douro até Barca de Alva e a sua ligação a Espanha. Que pensa?** Está garantida, no quadro do Ferrovia 2020, a modernização do troço entre Marco de Canaveses e a Régua. Falta o Régua-Pocinho, cuja electrificação será integrada no PNI 2030. A partir do Pocinho, isso já é um trabalho que tem de ser feito com o Governo espanhol. Eu acho que faz sentido a ligação da Linha do Douro a Espanha, seja de Barca de Alva a Salamanca, seja noutro ponto da fronteira até Zamora. **Exclui até Barca de Alva?** Não. Mas só podemos fazer esse

investimento quando tivermos vontade do lado espanhol se encontrar com a Linha do Douro. Há uma outra linha internacional que também terá de ser resolvida com o Governo espanhol. É uma oportunidade perdida não termos uma ligação entre Vila Real de Santo António e Huelva e daí a Sevilha, onde há alta velocidade. **Qual a sua posição sobre a alta velocidade para Portugal e que linhas consideraria prioritárias? Lisboa-Porto ou Lisboa-Madrid?** Não nos faz mal nenhum podermos sonhar. Às vezes há uma distância entre aquilo que achamos que é preciso e a capacidade financeira para o fazermos. Precisamos de uma ligação entre Lisboa e Porto com uma velocidade entre os 250 e os 300 km/hora. O país teria muito a ganhar com isso. Não falo em alta velocidade. Falo em velocidade. No dia em que a viagem entre Lisboa e o Porto puder ser feita em pouco mais de uma hora, estaremos a pensar a forma como este país se

“Se estabeleço um contrato de concessão com a Fertagus, não posso fazê-lo com a empresa pública? Por alma de quem?”

organiza, a forma como a economia se articula, a forma como nós trabalhamos, de maneira completamente diferente. Podemos ter uma grande área metropolitana entre Porto e Lisboa. Esta é a minha prioridade. **Que modelo defende num cenário pós-separação da Infra-estruturas de Portugal? O regresso da componente ferroviária à CP ou uma holding IP Ferrovia com IP Rodovia?** A fusão que foi feita há quatro anos foi um erro. Mas devemos avaliar e estudar os resultados dessa fusão. A minha intuição e o conhecimento que já vou tendo dizem-me que a ferrovia teria muito a ganhar com essa autonomização, que foi prejudicada com essa fusão. Aliás, essa é a intenção do Governo, e do PS, para o futuro. Temos que repensar a reorganização das empresas que gerem as nossas infra-estruturas ferroviárias e rodoviárias e a sua articulação com as empresas que as usam. Mas quero ainda dizer o seguinte: fez-se a separação do serviço e da infra-estrutura porque supostamente era uma imposição comunitária. Portugal, que é sempre um país muito bem comportado, foi logo a correr fazer o *unbundling* [desagregação]. Passados estes anos todos, foi com grande surpresa que percebi que os países com maior peso e poder na UE nunca chegar a fazer esse *unbundling*. Na Alemanha e em França, as ferroviárias continuam a deter não só a operação e a manutenção, como também a infra-estrutura. E percebe-se: ter a operação de um lado e o carril do outro gera um conjunto de desencontros que são prejudiciais à actividade. A ferrovia – hei-de repeti-lo até à exaustão! – é mesmo o futuro. O futuro é a mobilidade colectiva. Eléctrica, que é o que já estamos a fazer na ferrovia. **Disse que vai avançar com um contrato de serviço público com a CP, mas a Autoridade da Concorrência já veio alertar que isso não obedece aos parâmetros da liberalização e impede que outras empresas possam aceder a este mercado...** Sou ministro da República e encaro essa função com muita responsabilidade, no cumprimento

da lei e na defesa do país e do povo. E não tenho a menor dúvida de que aquilo que precisamos em Portugal, para benefício do nosso país e do nosso povo, é termos uma CP forte, uma CP grande, uma CP a servir bem o país e os portugueses. E isso implica um contrato de serviço público entre o Estado e a empresa. A minha preocupação é conseguir que a mobilidade em Portugal funcione bem e isso faz-se com a CP. Da mesma forma que acho, e que este partido acha, que a prestação de cuidados de saúde funciona melhor se tivermos um Serviço Nacional de Saúde universal e público. Da mesma forma que este Governo e este partido acham que a melhor forma de nós promovermos a qualificação do povo se faz com a escola universal e pública. Da mesma forma que acho que a mobilidade em Portugal será assegurada com maior qualidade, segurança e conforto através de uma grande empresa pública. A CP já deu muito a este país. Deve ser respeitada por todos nós. O contrato de serviço público é uma questão de justiça. Há uma coisa interessante: todos os interesses privados a quererem vir para cá só falam da Linha de Cascais e da Linha do Norte. Porque são as únicas superavitárias. Nunca vi ninguém interessado em operar nas outras. Por isso o contrato de serviço público é fundamental para compensar a CP pelo serviço deficitário que faz. Então se estabeleço um contrato de concessão com a Fertagus, não posso fazê-lo com a empresa pública? Por alma de quem? **O contrato de concessão com a Fertagus termina a 31 de Dezembro. Como homem de esquerda que é, vai nacionalizar esse serviço ou vai continuar concessionado?** Como homem de esquerda que não é fundamentalista (ao contrário do que alguns à direita gostam de fazer passar), não estou insatisfeito com a operação feita pela Fertagus na Ponte 25 de Abril. Há uma comissão a trabalhar para prolongar a concessão. O Estado está satisfeito com aquele serviço.

ana.sa.lopes@publico.pt
sao.jose.almeida@publico.pt