

10%

é a taxa de execução do Ferrovía 2020, um programa de 2000 milhões de euros de investimento lançado há três anos por Pedro Marques

O ministro que prefere dizer a verdade sobre a crise ferroviária

Pedro Marques e Pedro Nuno Santos são a cara e a coroa de uma moeda que é o sector ferroviário. Um procurou esconder a grave crise e privilegiou o *show-off*, o outro assumiu os problemas e pediu desculpas

Carlos Cipriano

O primeiro sinal foi dado no Parlamento, na Comissão de Economia e Obras Públicas, quando Pedro Nuno Santos surpreendeu ao afirmar que a CP precisa de “fazer escolhas” para atingir o objectivo de ser “uma empresa honesta, que não prometa aos portugueses que usam a ferrovia o que não consegue cumprir”.

Nessa sessão, que decorreu a 30 de Abril, o novo ministro das Infra-Estruturas assumiu: “Estamos muito atrasados em obras do Ferrovía 2020”. Dessa forma, demarcou-se do discurso do seu antecessor, que procurava esconder o baixo grau de execução deste projecto de 2 mil milhões de euros, cuja taxa de execução não chegar aos 10%.

Pedro Nuno Santos disse alto aquilo que na Infra-Estruturas de Portugal (IP) apenas se sussurrava e que Pedro Marques nunca explicou: “O planeamento feito em 2016 foi demasiado ambicioso e irrealista” e “o país tem uma deficiência grave em termos de engenharia e projecto”.

Décadas de desinvestimento na ferrovia levaram a uma dramática perda de *know-how* devido ao desmantelamento de equipas de engenharia e à emigração de muitos quadros superiores que não tinham trabalho na área em Portugal. E é isso que o novo responsável pela IP explica aos deputados: a empresa tem perdido recursos ao longo de anos, os seus engenheiros não têm capacidade para fazer projectos e até no sector privado há falta de recursos devido à crise na construção.

O Ferrovía 2020 – que contempla obras de modernização ou de construção de 1200 quilómetros de linhas férreas – tinha sido apresentado em Fevereiro de 2016 por Pedro Marques



Tem sido clara a demarcação do novo ministro face a Pedro Marques, o seu antecessor no cargo

“

O planeamento feito em 2016 foi demasiado ambicioso e irrealista

Pedro Nuno Santos
Ministro das Infra-estruturas e da Habitação

e desde cedo se percebeu que era irrealizável nos prazos apresentados. Mas o Governo soube tirar partido dos lançamentos de concursos públicos, adjudicações de empreitadas e visitas a obras para vender a ideia de um dinamismo no sector que não correspondia à realidade.

António Costa também alinhou com Pedro Marques. Em Março do ano passado, e aproveitando a presença em Portugal da comissária europeia da Mobilidade, Violeta Bulc, encontrou-se com Mariano Rajoy em Elvas para anunciar o lançamento de um concurso público de apenas 20,5 quilómetros dos cerca de 100 quilómetros da futura linha Évora-Badajoz. E passou pela estação de Elvas para assinalar a adjudicação de uma banal

empreitada que iria melhorar 11 quilómetros de linha férrea entre aquela gare e a fronteira com Espanha.

Postura discreta

Em Novembro passado, quando o Governo se reuniu em Braga para assinalar o terceiro ano de mandato, Pedro Marques não resistiu a dar uma volta num comboio eléctrico entre Nine e Barcelos. Mas a catenária (cabo de alta tensão que alimenta os comboios com energia eléctrica) só foi ligada nesse dia para o comboio do ministro, voltando a ser desligada à noite. Só voltaria a ser colocada em tensão há poucos dias, quando começaram verdadeiramente as primeiras viagens de ensaios com comboios eléctricos.

Agora, a postura no Ministério das Infra-Estruturas é mais discreta. É certo que Pedro Nuno Santos fez uma visita às obras de manutenção da Ponte 25 de Abril em Março passado, mas resistiu à realização de um evento público quando a IP adjudicou há duas semanas a construção, por 131 milhões de euros, de um troço de via-férrea entre o Alandroal e Elvas, que vai completar finalmente a tão falada linha Sines-Badajoz.

Quanto à CP, o novo ministro já mostrou que conhece as dificuldades da empresa e não escamoteia a possibilidade de uma nova crise ferroviária neste Verão que, de resto, já começou, com supressões quase diárias no Algarve e frequentes no Oeste e na Linha de Sintra. E voltou a escolher o Parlamento para fazer declarações sobre esse assunto: pediu desculpas “às pessoas cujo dia-a-dia é afectado pelas supressões nos transportes”. Declarações que acentuam uma demarcação sobre o seu antecessor, pouco dado a admitir falhas nas empresas por si tuteladas, como também do próprio secretário de Estado Adjunto da Mobilidade, José Mendes, que, em entrevista ao *Jornal de Negócios*, tinha desvalorizado o facto de as pessoas viajarem em pé nos transportes públicos.

Mas o homem que pretende ser secretário-geral do PS e, obviamente, primeiro-ministro, também já se demarcou de António Costa num assunto que este último considera tabu. Pedro Nuno Santos está disposto a ressuscitar o TGV, ainda que o faça em pequena velocidade, começando por fazer obras na linha Lisboa-Porto, previstas no PNI 2030 e que contemplam a construção de variantes, evoluindo depois para uma verdadeira linha de alta velocidade.

carlos.cipriano@publico.pt