

## Economia

# Projectistas contra-atacam e criticam Governo sobre atrasos do Ferrovia 2020

Carlos Cipriano

**Associação de projectistas rejeita acusações da IP e do executivo e aponta o dedo a contratação em que o preço “é critério quase único”**

Em 2018, foram entregues à Infra-Estruturas de Portugal (IP) três projectos para três lotes da construção da linha Évora-Elvas. Apesar de terem sido entregues no mesmo dia, três anos depois um está quase pronto, o outro mal arrancou e o terceiro está a um quarto do previsto. Globalmente, a obra está atrasada e dificilmente vai acabar antes do prazo previsto em 2023.

Esta história foi contada ao PÚBLICO por Jorge Menezes, presidente da Associação Portuguesa de Projectistas e Consultores (APPC), que diz estar cansado de ver a IP e o Governo a atirar as culpas dos atrasos do Ferrovia 2020 para cima dos projectistas. “Pelo menos neste caso, eu posso dizer que não fomos nós os responsáveis, porque os projectistas cumpriram com os tempos que lhes foram destinados. Os atrasos ocorreram nas fases de contratação e empreitada”, diz.

O dirigente refuta as explicações do Ministério das Infra-Estruturas sobre o atraso dos projectos ferroviários. O PÚBLICO, citando fonte oficial do ministério, publicou a 18 de Novembro de 2021, a propósito da derrapagem do Ferrovia 2020, que “a falta de recursos humanos continua a ser um dos motivos, nomeadamente na área de projecto”, e que “a IP tem envidado todos os esforços para evitar atrasos maiores quando os projectistas não conseguem dar resposta”.

Jorge Menezes diz que os “projectistas têm as costas largas” e aponta o dedo a “um sistema de contratação pública complexo, excessivamente securitário e em que o preço é o critério quase único para escolher as empresas sem atender o suficiente à sua qualidade técnica”. Só que, por vezes, o barato sai caro, e já aconteceu a IP ter de arrear caminho com alguns projectistas que foram mal escolhidos, tendo-os substituído por outros para tentar salvar, *in extremis*, alguns projectos.

“Há franco-atiradores neste negócio. Nós não somos anjos, mas também não somos diabos. A IP, em vez de só atender ao preço, deveria em primeiro lugar seleccionar as empresas que podem e sabem fazer projectos e depois lançar os concursos



**A IP, diz Jorge Menezes, em vez de só atender ao preço, deveria em primeiro lugar seleccionar as empresas que podem e sabem fazer projectos**

**Para Jorge Menezes, “os atrasos do Ferrovia 2020 já não são recuperáveis pois, além da complexidade dos processos, tudo tem prazos optimistas que não se conseguem encurtar”**

atempadamente e com um conhecimento exacto do que se pretende projectar, em vez de apresentar cadernos de encargos apressados com indefinições, cujo risco é passado para o concorrente”. Esta é outra das críticas do representante dos projectistas e consultores que diz que há cadernos de encargos do Ferrovia 2020 com aspectos não definidos. “Depois caem-nos em cima para resolvermos”, diz.

Para o presidente da APPC, a metodologia correcta – que valoriza a qualidade técnica e deixa o preço para o fim – é seguida, por exemplo, pelo BEI, pelo Banco Mundial e pelo Banco Africano de Desenvolvimento, que “atribuem primeiro uma pontuação mínima à proposta técnica e só depois é que abrem a proposta financeira”.

Outra das queixas dos projectistas é que a IP demora demasiado tempo a decidir. “Há tempos de apreciação que são prolongados e tempos que ultrapassam os mínimos legais. Por isso, toda a cadeia, desde o processo de decisão até à construção, gasta tempo a mais.”

O dirigente diz que já propôs reuniões de *brainstorming* (geração de

ideias) entre os projectistas e a IP para afinar procedimentos e verem como se pode evitar os atrasos nos projectos, mas não obteve acolhimento.

Para Jorge Menezes, “os atrasos do Ferrovia 2020 já não são recuperáveis pois, além da complexidade dos processos, tudo tem prazos optimistas que não se conseguem encurtar. E quando se tenta recuperar à custa dos tempos para elaborar o projecto, que é uma peça fundamental, o resultado é mau, uma vez que isso vai conduzir a soluções mal definidas e geradoras de conflitos, pelo que o balanço não pode ser positivo”.

O dirigente está pessimista em relação ao Portugal 2030, dado que se trata de programa ambicioso que exige um bom planeamento e projectos sólidos que não redundem em más execuções. O tempo, contudo, começa a escassear. “A linha de alta velocidade já está em derrapagem porque a solução gizada é a da concepção-construção, que é aquela que mais desresponsabiliza a IP, pois atribui toda a responsabilidade ao empreiteiro, que deverá fazer o projecto e executá-lo. Em contrapartida, terá muita dificuldade em comparar as propostas.”

Conhecedor do mercado, este engenheiro diz que já há consórcios constituídos para trabalhar no projecto da alta velocidade. “Só não há é cadernos de encargos nem lançamento de concursos”, lamenta, convicto de que muito dificilmente será possível haver linha nova entre Lisboa e Porto até 2030.

A APPC foi criada em 1975 e é formada por 134 empresas associadas, cuja facturação anual ultrapassa os 300 milhões de euros.

O Ferrovia 2020 é um plano de investimentos superior a 2000 milhões de euros que deveria ter ficado concluído até Dezembro de 2020, mas tem ainda a maioria dos projectos em curso, em fase de contratação ou ainda em fase de projecto.

O Governo assumiu os atrasos e disse que a nova data para a conclusão do programa seria 2023 porque até lá não haveria risco de perda de financiamento comunitário.

Contudo, há duas semanas, o Ministério das Infra-Estruturas já admitia a derrapagem de alguns projectos para além de 2023, os quais não deixarão de ficar concluídos, mas com financiamento do Portugal 2030 na sua fase final.

MIGUEL MADEIRA