



ENTREVISTA

“Queremos iniciar a renegociação dos fundos comunitários em 2017”

Ministro Pedro Marques avança que reprogramação do Portugal 2020 vai avançar no próximo ano para acomodar prioridades que o Governo identificou no Programa Nacional de Reformas

Luísa Pinto e Raquel Almeida Correia

Pedro Marques diz que 2017 é o ano de ajustar o Portugal 2020 às prioridades do Governo e acredita que é realista atingir os 1000 milhões de euros de execução previstos no Orçamento do Estado (OE), não colocando de parte novas medidas de incentivo como o acelerador de investimento lançado este ano. O tema da mobilidade terá de ficar para o próximo ciclo de fundos comunitários e desde que exista consenso. O ministro do Planeamento e das Infra-estruturas defende que as grandes decisões têm de ser tomadas “com dois terços de apoio parlamentar”. Quanto à ameaça de suspensão vinda de Bruxelas, responde que

“não lhe passa pela cabeça que se mantenha essa intenção”. **Propõe-se fechar 2017 com uma taxa de execução de 16%, quadruplicando a actual. Não é muito optimismo?** Este ano começámos com apenas quatro milhões de euros e vamos conseguir chegar a 450 milhões, bastante acima do ritmo do período equivalente do Quadro de Referência Estratégica Nacional (QREN). Pretendemos não só manter o ritmo, como reforçá-lo, chegando a 2017 com mil milhões de pagamentos. Na dimensão do investimento público, ainda é mais evidente a diferença. Por isso é possível, no global, atingir um quantitativo de cinco mil milhões de investimento público e privado apoiado pelos fundos. **Com que comparticipação?** Cerca de metade é dos fundos. Mas serão cinco mil milhões

globalmente alavancados pelos fundos. E isto representa mais 35% do que em 2016. É um ritmo de aceleração significativo, onde a componente do investimento público vai fazer mais diferença. **Para que serve o dinheiro que o OE prevê alocar às Finanças para a execução dos fundos?** É uma dotação específica para pagamentos de contrapartida nacional, mas com a possibilidade de ser transferida para os vários programas orçamentais, conforme forem avançando na execução. É uma espécie de *pool* de fundos para não pararmos de os executar. **Qual é a dotação orçamental?** São 100 milhões de euros que permitirão alavancar cerca de 600 ou 700 milhões no total. Uma outra disposição nova permite que, quando as entidades apresentarem um pedido de reembolso, possam logo contabilizar 50% da verba

correspondente a esse reembolso como fundos disponíveis para poderem lançar outras obras. **Pretendem ter mais medidas como o chamado acelerador de investimento? Que avaliação faz do seu resultado?** Ainda é cedo para anunciar, até porque o acelerador do investimento autárquico estende-se até final do primeiro semestre de 2017. No investimento privado foi um sucesso. No acelerador para investimentos rápidos, para projectos só de um ano, as candidaturas foram bem superiores a 400 milhões. Duplicou, aliás, a expectativa que tínhamos de que 20% do investimento fosse realizado em 2016. Vamos continuar a estimular o investimento. Vamos ver se com mais medidas do género ou não. Temos agora um novo ciclo de avisos, que fecham até ao mês de

Outubro, mas estou confiante que vamos ter outra vez valores muito significativos de candidaturas. Daí confiar que é possível o Portugal 2020 (PT2020) ser um grande instrumento de alavancagem quantitativa e qualitativa. **Como avalia a dimensão qualitativa? Pelo investimento de maior pendor tecnológico?** Os apoios do PT2020 estão muito focados na indústria e muito menos nos serviços. Nas indústrias com intensidade de tecnologia elevada, a percentagem de aprovações é dez vezes superior à que existia. Na indústria de média tecnologia é quatro vezes superior. **Isso não está relacionado com o tipo de concursos que são abertos e lançados?** Sim, mas se o investimento que aparecesse fosse todo em empresas de baixa tecnologia, desde que





Nas indústrias com intensidade de tecnologia elevada, a percentagem de aprovações [de fundos europeus] é dez vezes superior à que existia

MIGUEL MANSO

Governo anterior fazia. E essa reprogramação poderá ficar concluída já em 2017? Queremos pelo menos iniciar a renegociação dos fundos comunitários junto da Comissão Europeia em 2017, já que é um processo lento de aprovação.

Haverá mais investimentos em infra-estruturas?
Não creio. Porque a parte do investimento em infra-estruturas neste quadro comunitário já é muito exigua e está muito bem canalizada para o plano Ferrovia 2020 e para o investimento portuário.

Portugal perdeu definitivamente o comboio de alta velocidade?

Temos no programa do Governo uma indicação muito clara: que o próximo ciclo de infra-estruturas, que decorrerá depois do PT2020, deve ser consensualizado com dois terços de apoio parlamentar. Neste momento, o tema não está em cima da mesa. A transformação do transporte é tão grande que é redutor focar a discussão no TGV. Vamos olhar para a mobilidade e encontrar soluções, desejavelmente em consenso para o Plano de Mobilidade 2030.

Esperam concluir esse trabalho ainda em 2017?

Temos essa perspectiva, porque depois em 2018 temos de estar a negociar com Bruxelas o próximo ciclo de programação de fundos estruturais.

Sobre as eventuais sanções a Portugal, como tem acompanhado o processo?

Face à execução orçamental de 2016, às perspectivas orçamentais para 2017 e às consequências negativas que poderia ter a prazo para Portugal qualquer suspensão de fundos, não me passa pela cabeça que se mantenha essa intenção. Mas, caso aconteça, qualquer suspensão não vai afectar a capacidade de execução no imediato e de apoio ao investimento das empresas e ao investimento público. Temos as dotações dos anos anteriores – 2014, 2015 e 2016. A parte não utilizada pode ser utilizada para este período agora.

luisa.pinto@publico.pt
raquel.correia@publico.pt

O dossier Brisa “é um elefante na sala”

Luísa Pinto
e Raquel Almeida Correia

O ministro diz ter ficado “muito surpreendido” com a forma como o anterior Governo deixou os processos de renegociação das parcerias público-privadas (PPP). E manifestou particular surpresa com o “caso Brisa”, que descreveu como uma “espécie de elefante na sala”. “Abriu-se a negociação, constatou-se que era muita coisa e parou-se. E isso serviu até para durante estes anos todos não ter acontecido nada num conjunto de obras que, aliás, as concessões estabeleciam como obrigações da Brisa. Mas como estava aberta uma negociação global, até um conjunto dessas obras ficou parado tempo de mais. Eu digo que é um elefante na sala porque é a Brisa, são os quilómetros que são de auto-estrada, mas aí surpreendentemente praticamente nada foi feito a não ser abrir a negociação. Isso surpreendeu-me”, afirma Pedro Marques.

Mantendo o tom crítico sobre a actuação do executivo de Passos, o ministro assegura que a ideia de que “havia nove processos totalmente fechados, que só faltava serem sancionados pelo Tribunal de Contas [TC]” não foi o que encontrou. “Encontrámos processos em que havia princípios de acordo, mas que não estavam sequer sancionados pelos sindicatos bancários que financiavam essas parcerias, não tinham o sancionamento nomeadamente do lado do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT). Estavam bastante atrasados.”

Havia, porém, dois temas que precisavam de intervenção urgente: a renegociação das PPP do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral. “Se não andássemos mais depressa, poderiam até colocar-se em causa as condições para os concessionários concluírem os trabalhos e as parcerias chegarem a uma situação de estabilidade. Já obtivemos os acordos necessários do lado dos parceiros financeiros e julgamos que, se tudo correr bem, talvez no fi-

nal deste mês possamos avançar para os pareceres finais da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projectos, IMT e finalmente o TC”, adianta.

Só depois de fechar estes processos é que o Governo avançará para as outras renegociações para as quais não existe o mesmo sentido de urgência, estando já só em causa questões como a remuneração accionista das PPP. E é aqui que entra o dossier Brisa. Pedro Marques garante que, resolvidas as questões “pressionantes” do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, será tomada uma decisão relativamente àquela concessionária, que gere a maioria das PPP rodoviárias em Portugal. “Vamos porventura adoptar mais uma solução de cumprimento das obrigações contratuais existentes do que estar à procura deste tipo de negociações que redundaram no que redundaram, em poupanças diminutas.”

O relatório do OE para 2017 identifica uma fatia de dois mil milhões de



No caso da Brisa, “praticamente nada foi feito a não ser abrir a negociação. Isso surpreendeu-me”, diz ministro.

euros relativa a pedidos de indemnização feitos por concessionários de PPP, mas o ministro está convencido de que descerá para valores muito inferiores. “Em alguns casos os tribunais arbitrais têm decidido por valores diminutos ou por inexistência de pagamento”, recorda Pedro Marques, dando como exemplo o Túnel do Marão. Outros casos há, como o da indemnização fixada por causa do cancelamento do TGV. O pedido era de 169 milhões e o tribunal arbitral condenou o Estado a pagar 150 milhões, num processo que ainda correrá muitos meses nos tribunais. “Temos os nossos argumentos e esperamos ter ganho de causa de que aquela condenação arbitral não é a adequada. Não direi mais nada sobre isso”, afirma apenas.



O próximo ciclo de infra-estruturas, que decorrerá depois do Portugal 2020, deve ser consensualizado com dois terços de apoio parlamentar

passasse o critério de incorporação de uma inovação em processo, em produto ou em mercado, era privado na mesma.

Há já muitas vozes a pedir a reprogramação dos fundos e a renegociação do acordo de parceria. Portugal vai fazê-lo?

Vai seguramente. É natural que o faça porque houve uma mudança de governo e a formatação do PT2020 não reflecte necessariamente as prioridades deste Governo. O Programa Nacional de Reformas tem seis prioridades claras que precisarão de ser financiadas. Na parte das qualificações, por exemplo, o PT2020 claramente tem insuficiência de dotação relativamente à qualificação de adultos e das competências escolares em particular. A aposta em políticas de valorização do território é diferente daquela que o



ENTREVISTA

“Vamos insistir no projecto da linha entre Aveiro e Mangualde”

Governo só avança com investimento na linha de Cascais se tiver “sustentabilidade técnica e financeira”. Dificuldade em separar domínio público e privado travou concessão da IP Telecom

Luísa Pinto e Raquel Almeida Correia

Que projectos têm em carteira para o Plano Juncker? Até agora só foram usados 660 milhões por entidades públicas e privadas. Não é uma fatura.

Somos, em qualquer caso, um dos dez países da Europa com mais acesso ao plano, mas no essencial tem sido através de financiamento das instituições financeiras que os canalizam para as PME. Em qualquer caso, gosto sempre de recordar que é um financiamento, não uma comparticipação a fundo perdido. Temos de ser parcimoniosos na utilização destes instrumentos. Mesmo assim, temos projectos candidatados. O regadio do Alqueva, o Casa Eficiente. Também há alguns investimentos na rede de metro que poderão ser feitos por esta via.

Há muitos investimentos identificados no Plano Estratégico dos Transportes e Infra-estruturas (PETI) que estão por avançar.

O Ferrovias 2020 tem um investimento global significativo. São mais de 2 mil milhões de euros. Entre fundos do 2020 e candidaturas directas ao instrumento Connecting Europe Facility (CEF), admito que pouco mais de 50% tenham financiamento. O restante pode ter financiamento desse tipo, caso seja mais vantajoso.

Na segunda fase de candidaturas ao CEF que projectos vão entrar?

Vamos insistir com os investimentos do Ferrovias 2020 que não foram aprovados, nomeadamente no Corredor Sul. Vamos candidatar uma parte que tem execução mais rápida, porque uma das regras é não haver mais de três anos de distância entre a aprovação e a execução do investimento. E vamos insistir naquela linha no contexto do Corredor Norte, entre Aveiro e Mangualde, com o argumento de que é fundamental para os portos e para aquela zona.

Mas com que expectativa?

Foi-nos rejeitada a candidatura da última vez. Já tinha sido rejeitada antes. O Governo anterior tinha colocado claramente esse investimento para baixo nas prioridades, independentemente de no terreno ter andado a dizer às pessoas que estava tudo em cima da mesa. Nós mantivemos essa prioridade, candidatámo-la ao CEF. Um investimento de tantos milhões de euros não pode ser feito sem comparticipação comunitária. **O anterior Governo pretendia subconcessionar a privados a linha de Cascais. Qual é a ideia agora?**

Este Governo já disse que não vai fazer novas concessões, nem PPP. A complexidade do processo é que a linha de Cascais é a única parte da nossa rede que não funciona com a mesma tensão. Para fazer essa mudança é preciso mudar o material circulante e é preciso

fazer investimentos grandes na infra-estrutura. Só se encontrarmos uma sustentabilidade técnica e financeira para o projecto é que podemos avançar de modo decidido, mas sempre com a integração na linha de cintura. **Estamos a falar de que investimento?**

Só na ligação à linha de Cintura poderia facilmente ultrapassar a centena de milhões de euros. E depois todo o investimento em material circulante dependia de fazer ou não a mudança da energia. É muito fácil o investimento necessário subir até aos 500 milhões. Intervenções de estabilização da situação actual, mais de emergência, podem ser sempre feitas. É preciso encontrar uma solução estrutural, mas também é preciso conseguir financiá-la. Tem de ser perspectivado nessa dupla dimensão.

No que diz respeito à expansão do metro de Lisboa, já se sabe por onde irá. O projecto do Porto já está fechado?

Há a decisão de que o investimento não será só no metro de Lisboa, mas também no metro do Porto. As decisões sobre o que se vai fazer serão apresentadas pelo meu colega ministro do Ambiente.

O OE prevê uma fatia importante para infra-estruturas e renovação de frota na ferrovia. De que valores estamos a falar?

O investimento na ferrovia em 2017, quando comparado com as estimativas de execução para este



Investimento da CP vai duplicar o valor, de 25 para cerca de 50 milhões de euros, essencialmente na renovação de meia vida dos alfas [pendulares]

ano, vai duplicar, tanto do lado da Infra-estruturas de Portugal (IP), como do lado da CP. Na IP, os grandes investimentos que vão estar no terreno em 2017 são a linha do Norte, onde já estamos a intervir numa renovação integral de via entre Alfaiões e Pampilhosa; a linha do Douro, onde ainda se vai prolongar no próximo ano a parte de electrificação que depois queremos continuar até à Régua; o arranque e desenvolvimento da electrificação na linha do Minho, que vai começar agora; a intervenção na linha da Beira Baixa; e finalmente no Corredor Sul, que liga o porto de Sines à fronteira, onde esperamos ter em obra um troço importante entre Elvas e a fronteira. Do lado da CP também duplica o valor, embora não tenha o mesmo significado. É de 25 para cerca de 50 milhões de euros, essencialmente na renovação de meia vida dos alfas [pendulares].

A administração da CP já terminou o mandato no ano passado. O que pretende fazer? A administração está em funções,



MIGUEL MANSO



Em condições normais será isso [um desconto de 5% sobre o preço das acções da TAP a vender aos trabalhadores], mas depois anunciaremos

Resistências ao Montijo serão ultrapassadas com “bom senso”

Luísa Pinto e Raquel Almeida Correia

O OE é muito vago em relação à forma como vão resolver os constrangimentos aeroportuários em Lisboa? O Montijo é ou não é a solução?

A minha resposta vai continuar a ser vaga. O Governo identificou os constrangimentos e constatou que não estavam de todo criadas as condições para tomar uma decisão. Faltavam estudos técnicos, de acessibilidades, ambientais. É isso que temos estado a fazer. Isto é demasiado importante para ser anunciado de forma voluntarista. Qualquer protocolo que tivesse sido assinado pelo Governo anterior não passava disso, de um protocolo voluntarista, porque estava tudo por fazer.

Mas já previam isso quando se comprometeram com uma solução este ano.

E prevejo concluir os estudos técnicos que me permitam começar a avançar para uma solução durante o ano de 2017. **Poderá haver constrangimentos inultrapassáveis, como os que têm sido levantados pela Força Aérea?**

Todos os constrangimentos dessa natureza são ultrapassáveis com bom senso e trabalho conjunto. Outros de natureza ambiental, por exemplo, preocupam-me mais. Mas também os pesaremos antes de anunciarmos qualquer decisão. Temos todos o mesmo objectivo.

Quando pensa avançar com o Estudo de Impacto Ambiental? Para já, tenho de concluir a análise técnica, mas admito que essa parte mais formal seja feita durante 2017.

Em que ponto está a renegociação da dívida da TAP?

Dos contactos desenvolvidos numa fase inicial com as entidades do sector financeiro não me pareceu que fossem criar dificuldades, desde que

sejam devidamente equilibradas as questões de financiamento e autorizada a recomposição da estrutura accionista e os prazos de reembolso do empréstimo. Houve alterações durante alguns meses nessas entidades financiadoras [CGD], que determinaram que tivéssemos um compasso de espera que hoje está ultrapassado. Espero que com esse processo concluído possamos desenvolver a Oferta Pública de Venda (OPV) aos trabalhadores. Depois da

OPV concluída, nomearemos o conselho de administração e submeteremos para apreciação da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

A renegociação da dívida fecha este ano?

Espero que sim. Não vejo razões para que assim não seja.

A OPV será lançada ainda este ano?

Espero que sim.

Já decidiram se o desconto vai ser os 5%?

Em condições normais será isso, mas depois anunciaremos detalhadamente.

Como avalia a posição da ANAC neste dossier?

Não tenho de avaliar a posição do regulador. Qualquer coisa que dissesse sobre essa matéria poderia parecer que estava aqui a querer influenciar a posição do regulador e isso eu não farei num processo em que, ainda por cima, o Estado é parte tomadora da posição accionista.

tem estado a trabalhar com toda a normalidade com a tutela. Portanto, não preciso de dizer mais nada sobre isso. Teremos novidades sobre isso e quando as tivermos dar-vos-emos conta.

Falando de empresas públicas, o que falhou na concessão da IP Telecom que estava prevista no OE para 2016?

Ensaíamos um modelo que não foi possível levar à prática com a anterior administração da IP. Tínhamos pedido que fosse estudado um modelo complexo, em que fosse possível concessionar a dimensão que não fosse de domínio público nas infra-estruturas da empresa, com o pressuposto que não iríamos fazer concessões do domínio público, porque essa era a vontade do Governo. Chegou-se à conclusão que não era possível fazer essa separação tão clara entre domínio público e privado e que isso acabaria por gerar mais ineficiências do que qualquer ganho significativo de receita. E por isso não avançámos com a concessão.

Portugal vai renegociar fundos europeus em 2017

Entrevista O ministro Pedro Marques quer discutir novo ciclo de infra-estruturas com apoio de dois terços no Parlamento e reabrir *dossier* da Brisa **p2 a 5**

