



“Há um consenso político alargado sobre a alta velocidade”

O plano de infraestruturas para recuperar a economia volta a colocar o projeto na agenda, com a construção de uma linha paralela à linha do Norte.

NUNO MIGUEL SILVA
nmsilva@jornaleconomico.pt

O setor da construção em Portugal foi abalado por uma crise profunda entre 2008 e 2013. Agora, em plena pandemia, estão à vista quase 58 mil milhões de euros para o país através de fundos comunitários: 12,8 mil milhões de euros do Portugal 2020 até 2023, 15,3 mil milhões de subvenções mais 10,8 mil milhões de empréstimos no âmbito do Plano de Recuperação da União Europeia (UE), até 2027; e mais 29,8 mil milhões do novo Quadro Financeiro Plurianual, entre 2021 e 2027. Um total de 6,4 mil milhões de euros por ano nos próximos dez anos.

Em entrevista ao Jornal Económico, Manuel Reis Campos, presidente da AICCOPN - Associação dos Industriais da Construção Civil e das Obras Públicas, considera que esta “é a altura ótima para o setor” recuperar e ajudar outros setores da economia nacional. Entre as prioridades, está a linha ferroviária de alta velocidade entre Lisboa e o Porto, que poderá avançar de uma assentada para garantir o máximo de fundos comunitários, ao contrário da ideia inicial, que previa um projeto faseado por troços.

No entanto, ainda ontem, Pedro Nuno Santos, ministro das Infraestruturas e da Habitação, no *briefing* do Conselho de Ministros, defendeu a opção de avançar com este projeto de “forma faseada”, para distribuir custos. “Temos de compatibilizar a visão estratégica com a disponibilidade financeira do país e dos diversos programas que vamos ter ao nosso dispor. Sem megalomania, queremos atingir esse objetivo, diz nos a precaução que podemos fazê-lo de forma faseada”, disse ontem o ministro das Infraestruturas.

“Estamos a falar de um dos investimentos públicos que o país deverá estrategicamente fazer com mais impacto na forma como o território se relaciona e entre as duas principais áreas metropolitanas, seria uma obra, um investimento, *game changer* [muito importante]”, afirmou Pedro Nuno Santos na conferência de imprensa do Conselho de Ministros.

“Já perdemos muitos anos para

conseguir concretizar esse designio, conseguir ter uma ligação rápida entre as duas maiores cidades do país e as duas principais áreas metropolitanas”, assinalou o ministro.

Nas últimas estimativas públicas, datadas do início do século, a linha de alta velocidade ferroviária entre Lisboa e o Porto tinha um custo estimado de 4,5 mil milhões de euros.

Após a crise de 2008 e a enfrentar uma pandemia, como poderá a construção recuperar?

A reunião que tivemos ontem [terça-feira, dia 15 de setembro com o Governo e com o gestor António Costa Silva, em que a CPCI e a AICCOPN estiveram presentes, indica-nos que o setor vai ser fundamental para a recuperação da economia no nosso país. Em março, tivemos um problema sério, antes do confinamento, do Estado de Emergência. A questão na altura era saber se o setor ia parar ou não. Tudo indicava que não teria de parar, não só em Portugal, mas em toda a Europa, tirando os casos mais graves de Itália e Espanha. Os sindicatos tinham uma intenção forte no sentido de parar a atividade no setor. A primeira vaga de incidência da pandemia foi mais no norte do país. Mas não houve qualquer problema, nenhum caso de incidência de focos de contágio nas obras, no ambiente de trabalho e fora do trabalho. O problema do setor da construção é que envolve uma mobilidade acrescida, transportes de grupos de pessoas em carrinhas, muitas vezes em distâncias grandes. Nesse aspeto, é um setor muito específico, é um setor de risco. Claro que tivemos algumas obras em que se sentiu um efeito negativo derivado da pandemia. Mas desde essa

hora apresentámos um plano forte para o setor ao Governo.

Assim, quais são as perspetivas de evolução do setor em 2020?

Neste momento, verificamos duas situações em relação ao setor da construção em Portugal. Em relação ao investimento privado, há um bom comportamento, principalmente no mercado nacional. No ano passado, no setor da construção e do imobiliário, verificaram-se transações no valor de 27,2 mil milhões de euros. Deste montante, 5,4 mil milhões decorreram ao nível externo. Se tivermos em conta que o setor português da construção teve uma exposição internacional de cerca de 10,4 mil milhões de euros na vertente de internacionalização, estamos a falar de qualquer coisa como 16 a 17 mil milhões de euros de negócios na área internacional do setor português da construção, o que é um valor muito significativo e importante. Em março, abril e maio tivemos quebras significativas no acabamento de fogos. Por isso, no final de julho, o número de fogos concluído ainda registava uma queda de 4,4% face ao período homólogo. Mas penso que as perspetivas até ao final do ano, continuam positivas. No ano passado, concluíram-se em Portugal 24.031 habitações. Até final de julho, tinham-se concluído no nosso país 13.456 habitações em Portugal. Acho que, no final do ano, vamos estar melhores que outros setores de atividade económica em Portugal. O setor da construção em Portugal teve uma quebra muito forte entre 2008 e 2013. Mas o investimento privado no setor está a dar bons sinais. Não sei se se os investidores consideraram a banca um setor seguro para investir.



Mas, além disso, não é um setor que seja uma fonte de rendimento. O mercado de ações continua complicado. Penso que o investimento privado preferiu continuar a olhar para o ano de 2021 como um ano de recuperação no setor, apostando no setor imobiliário e de construção como uma boa fonte de rendimento. Por isso, penso que o setor da construção em Portugal não deverá entrar em crise. Neste momento, quase todos os indicadores são positivos. No segmento de reabilitação urbana. Mas também nas licenças, em que continuamos a subir. Nas avaliações bancárias, que cresceram. O *stock* do crédito à habitação cresceu. Só nos licenciamentos se regista uma quebra muito ligeira. Há uma certa surpresa pela positiva. Os dados do segundo trimestre deste ano apontam para um crescimento de 7,5% face ao homólogo no investimento em construção em Portugal. E, por isso, que é o nosso setor que está em melhores condições para a retoma da economia nacional. Em julho, tivemos concursos

públicos promovidos de 3.158 milhões de euros, para comparar com o período homólogo de 2019. É um crescimento de 29% em termos homólogos. Nos contratos de empreitadas de obras públicas celebrados, em julho, incluindo concursos públicos, ajustes diretos e outros tipos de contratos, tínhamos chegado a 1.519 milhões de euros, menos 2% que no período homólogo do ano passado, em que se verificaram 1.546 milhões de euros. Ou seja, temos neste momento, muito mais concursos promovidos de obras públicas. Se partirmos do princípio de que temos capacidade para concluirmos aquilo que está projetado em infraestruturas, em planos como a reordenação da orla costeira, a rodovia, a ferrovia, as plataformas logísticas, a eficiência energética, os hospitais e outros equipamentos de saúde, o panorama é positivo. E era lógico que assim fosse, porque o ano passado foi mau para o investimento público, apesar de ter sido bom para o investimento privado.

Como se deverá posicionar o setor para participar no Plano de Recuperação da União Europeia?

Vamos ter de preparar todo este plano de recuperação, que tem de estar pronto até 15 de outubro para enviar para a UE. Os projetos serão depois alvo de discussão, pelo que penso que antes do meio do ano de 2021, não deverá entrar dinheiro significativo na economia portuguesa. O que leva o professor Costa Silva a dizer que “antes de melhorar, a situação ainda

PRINCIPAIS INDICADORES RELACIONADOS COM O SETOR DA CONSTRUÇÃO EM PORTUGAL

	2019		2020		Variação mensal Julho/junho
	1º Semestre	2º Semestre	1º Semestre	taxa de variação homóloga	
Investimento em Construção ¹	8.903,7	8.932,0	9.347,6	5,0%	
Consumo de Cimento ²	1.603,4	1.626,5	1.758,9	9,7%	5,80%
Licenças de construção emitidas ³	12.033	11.480	10.901	-9,4%	12,90%
Fogos licenciados em construções novas ³	11.746	12.285	11.416	-2,8%	9,90%
Empreitadas Obras Públicas Promovidas ¹	1.981,2	2.030,7	2.671,4	34,8%	
Empreitadas de Obras Públicas Celebradas ¹	1.279,2	1.337,8	1.164,3	-9,0%	

Nota: 1 - em milhões de euros; 2 - em milhares de toneladas; 3 - Em número; Fonte: AICCOPN



vai piorar". Aqui, o importante é perceber o que é que precisamos. Precisamos de saber o que está calendarizado, o planeamento das obras e das infraestruturas, para preparar as empresas do setor, que requer redimensionamento, que precisa de saber qual será o seu papel nesta recuperação económica. Nunca tivemos um planeamento correto das obras em Portugal. Este plano de recuperação económica que está a ser preparado é um desígnio nacional, tem de ser suprapartidário. Há o caso do segmento da reabilitação urbana e outros projetos longos, para mais de um Governo, que vive de ciclos longos. Nós não queremos fazer obras por fazer obras. Só vamos fazer as obras que o país entende que precisa.

Quais vão ser as prioridades?

O que está expresso no Plano de Recuperação das Infraestruturas, logo no primeiro capítulo, é que uma das prioridades é a ferrovia, uma rede de ferrovia em condições, mas com ligações aos diversos distritos. São projetos muito antigos e fundamentais para Portugal, que vão fazer parte da regularidade da sociedade e do mundo quando acabar a pandemia. Existe também a necessidade de fazer um novo aeroporto, até porque tivemos 24 milhões de turistas no ano passado. A linha de alta veloci-

dade ferroviária é outra prioridade definida. Também o setor portuário. Temos um setor imobiliário que está completamente desfasado com a realidade do resto da Europa. Temos um conjunto de necessidades de ambiente, mas também no campo da saúde, dos equipamentos hospitalares, da eficiência energética. Não vou discutir se o aeroporto deve ser no Montijo ou noutra local, se é aqui ou ali, se a linha de alta velocidade passa por aqui ou por acolá. Não vamos pronunciar-nos sobre isso. Se o novo aeroporto deve ser no Montijo ou em Coimbra. Mas penso que esta é a altura ótima para Portugal começar as obras para essas infraestruturas, que são necessidades urgentes, desde a saúde, eficiência energética, que vão ter um papel importantíssimo para nos aproximarmos da Europa.

A alta velocidade voltou à agenda. Qual é o projeto que está agora em cima da mesa?

A linha de alta velocidade que está a ser pensada é para ligação entre Lisboa e o Porto. De momento, não está prevista qualquer ligação a Espanha em alta velocidade. Na ligação a Espanha, em ferrovia, a prioridade é nas mercadorias, cujos projetos estão a avançar. A linha de alta velocidade entre Lisboa e o Porto, ao con-

trário do que estava inicialmente previsto, porque se pensava que iria avançar por fases, por troços, deverá agora avançar de uma assentada, em conjunto, porque se considera ser essa a alternativa mais viável em termos de captação dos fundos comunitários. Na prática, é construir uma linha de alta velocidade ao lado da já existente linha do Norte. É um projeto que vai ser outra vez discutido com os partidos, mas penso que neste momento estão reunidas as condições para um consenso político mais alargado, não só entre os diversos partidos, mas também no conjunto dos vários parceiros sociais. Penso que estão reunidas as condições para que em Portugal possamos fazer as obras necessárias e que o Plano de Recuperação da União Europeia, no valor de 750 mil milhões de euros, irá abranger.

Ainda no setor ferroviário, a nova corrente dominante de que me apercebi na terça-feira é que se concluiu que não será necessário, para já, de avançar com os projetos em bitola europeia. Concluiu-se que essa exigência não seria aconselhável ou que não havia necessidade de o fazer neste momento. Os projetos irão avançar em bitola ibérica, preparados para fazer a migração quando for necessário. Agora, é fundamental que não se partidize a discussão. ●



ifthenpay Multibanco e MB WAY para a sua empresa www.ifthenpay.com

ET CETERA
LIGA PORTUGUESA: COVID, O 19º ADVERSÁRIO QUE TODOS QUEREM DERROTAR
 Arranca hoje a época 2020/21 da Liga NOS, com um investimento recorde do Benfica, incluindo a contratação mais cara de um clube português. Mas há sobretudo um vírus que ameaça roubar protagonismo aos craques. **P6 e 7**

Nº 2059 | 18 setembro 2020

O Jornal Económico

www.jornaleconomico.pt

Director Filipe Alves | Director Adjunto Shrikesh Laxmidas | Subdirector Leonardo Ralha | Director de Arte Mário Malhão | Preço €3,20 (continente) | Semanário, sai às sextas

Patrões pedem apoios a fundo perdido no OE2021

CIP propõe conversão de garantias em apoios não reembolsáveis • Em entrevista, líder da AEP pede medidas e alerta: "Regredimos mais de uma década nas exportações" • P8 a 10



CONFLITOS DE INTERESSE
'Big Four' afastadas da auditoria aos créditos de Luís Filipe Vieira • P3



Luis Filipe Vieira
Empresário e presidente do Benfica

BANCA
Novo Banco contrata BCG para fazer a reestruturação pós-2021 • P16

BARÓMETRO EY

Página 25

"Gritar do Funchal para Lisboa não reforça a autonomia"

Eleito presidente do PS-Madeira pouco depois de se filiar, Paulo Cafôfo revela os planos para o seu mandato. Autárquicas são o primeiro passo para governar a Madeira com outro modelo económico a partir de 2023 • P4

OBRAS PÚBLICAS
"Há consenso político alargado sobre linha de alta velocidade entre Lisboa e Porto"

Manuel Reis Campos, presidente da CPCI e da AICCOPN, diz que plano de infraestruturas volta a colocar o projeto na agenda • P20

COMUNICAÇÃO SOCIAL
Grupo Bel em vias de se tornar acionista da dona do "JN", "DN" e TSF

Grupo liderado por Marco Galinha, acionista do JE, com 10%, vai entrar no capital da Global Media. • P18

INVESTIMENTO
Empresa sul-coreana Hanwha Q Cells quer dois gigas de energia solar em Portugal

Grande vencedora do leilão em que conquistou 315 dos 670 megawatts em jogo, planeia reforçar a sua presença no país. • P22

AS ONDAS SÃO OUTRAS, MAS A PAIXÃO É A MESMA.

LET'S GO

EDP, a energia oficial do desporto.

edp.com