



ENGENHARIA

Como o sector da engenharia analisa o investimento na linha férrea

O Governo apresentou um plano de investimento nas infra-estruturas ferroviárias que ascende aos 2,7MME. Para o sector da engenharia, esta pode ser uma forma de dinamizar o mercado mas há que ter atenção aos preços apresentados a concurso
PÁGS. 06-07



Investimento

Investimento público na ferrovia é "uma lufada de ar" para o sector



© Tlstudio - Fotolia.com

O investimento total ascende aos 2,7 mil milhões de euros e pode ser uma das derradeiras hipóteses de aproveitar os fundos destinados ao programa Portugal 2020. Para os agentes do sector da engenharia contactados pelo CONSTRUIR, este plano apresenta-se como uma forma positiva de dinamizar o sector, mas há que ter em atenção os preços praticados no concurso, bem como o facto de o mesmo não mitigar a falta de trabalho que se verifica no país

Pedro Cristino

pcristino@construir.pt

O Governo apresentou, no início de Fevereiro, um plano de investimento nas infra-estruturas ferroviárias a seis anos, que envolve um montante de 2,7 mil milhões de euros, dos quais 95% provêm de fundos comunitários. Este plano pressupõe intervenções em 1.193 quilómetros de linha férrea – em modernização, novas linhas e electrificação – privilegiando o transporte de mercadorias. “A notícia de que o Governo vai implementar esses planos nas áreas das infra-estruturas de transportes é uma boa notícia

que, assim espero, tenha a correspondente concretização a muito breve trecho”, ressalva o bastonário da Ordem dos Engenheiros (OE), ao CONSTRUIR. Para Carlos Matias Ramos, a implementação “urgente deste plano estratégico é não só desejável, face à situação de quase desespero das empresas de projecto e construção, mas também indispensável face à sua relevância com vista à melhoria da conectividade internacional da economia portuguesa”.

Dinamizar o sector

Questionado pelo Construir sobre se este plano consistiria numa forma positiva de apoiar a capita-

lização das empresas do sector da engenharia, Filipe Lourenço, sócio-gerente da Procifisc não teve dúvidas em responder de forma afirmativa. “Era esperado que, com a entrada deste quadro comunitário, houvesse uma alavancação no sector da engenharia e da construção”. “Pensamos que estas obras são uma boa iniciativa para voltar a dinamizar o sector”, acrescentou. Por sua vez, Miguel Vieira explicou ao CONSTRUIR que, “após um período de estagnação no investimento em obras públicas que se verificou em Portugal, o presente conjunto de investimentos apresentado é de extrema importância para as empresas do

sector de engenharia em Portugal”. Para o director de Desenvolvimento de Negócios da FASE, esta é “uma excelente oportunidade para as empresas de serviços de engenharia que, como a FASE, têm dimensão e capacidade técnica para concorrer a concursos que venham a ser lançados no âmbito deste plano de investimentos”.

A questão do preço

Na TPF Planege, os 1.193 quilómetros de linha férrea intervencionada representam “uma lufada de ar para a actividade das empresas de consultoria de engenharia e de construção no mercado português”. “Já quanto à capitalização



Investimento

dessas empresas, não estou tão certo dos benefícios, pois as condições de concorrência são muito fortes”, contrapõe Jorge Nandin de Carvalho, CEO da TPF Planege. Segundo Nandin de Carvalho, “no caso da consultoria de engenharia, subsector que melhor conhece, encontram-se pré-qualificados 13 consórcios para a elaboração dos projectos, envolvendo cerca de 40 empresas sendo que o critério de adjudicação da Infraestruturas de Portugal (IP) tem sido o do preço mais baixo”. Segundo este engenheiro, existe “um problema, especialmente devido à política de conservação do projecto das especialidades na esfera do Estado, como a via, a catenária e a sinalização, que obrigou a que quase todos – senão mesmo todos – os consórcios tivessem que integrar empresas estrangeiras, especialmente espanholas”. Todavia, Jorge Nandin de Carvalho espera que “as empresas portuguesas aproveitem também esta oportunidade para ganharem experiência naquelas áreas”. “Sabemos, entretanto, que a IP tenciona lançar em breve mais duas pré-qualificações, uma para obras especiais e outra para a fiscalização das obras, em que espero que o mesmo critério do baixo preço não se mantenha, pois, especialmente no sector de fiscalização de obras, penso que se deve tentar pôr alguma ordem na concorrência”, conclui o máximo responsável do Grupo TPF em Portugal. Sobre este tema, o presidente da Associação Portuguesa de Projectistas de Consultores (APPC) frisa que a mesma “sempre tem defendido a estabilidade e busca de consenso nas decisões, por forma a que a concretização dos planos não fique demasiado exposta a diferentes lógicas políticas de avaliação do investimento público”. “Vemos com agrado a estabilização e programação dos investimentos, instrumento essencial para que as empresas do sector possam elaborar os seus próprios planos e estratégias de abordagem das oportunidades que deverão surgir”, acrescenta. Neste sentido, Vítor Carneiro salienta que a associação tem vindo a acompanhar “desde há muito” este novo ciclo de investimentos orientados para a ferrovia. “Para as empresas do sector trata-se de um ciclo de investimento que poderá contribuir para a sobrevivência de uma parte importante delas”, explica o responsável da APPC, referindo também que “o decréscimo da actividade foi muito significativo desde 2010, bem su-

Vítor Carneiro crê que este investimento público “não será, certamente, o remédio para todos os males, mas contribuirá para apoiar a estabilização, ainda que em mínimos, das equipas de trabalho das empresas”

perior a 30%, o que conduziu ao desaparecimento de muitas empresas e ao definhamento de muitas outras”. “Tenhamos, todavia, em conta que é indispensável que a contratação destes serviços seja efectuada em adequadas condições económicas”, avisa, sublinhando que se tem assistido, nos últimos anos, “a processos de contratação desqualificantes da capacidade técnica expressa nas propostas, atribuindo-se contratos simplesmente ao preço mais baixo, frequentemente a preços anormalmente baixos, que certamente virão a comprometer a qualidade das soluções propostas”. Neste contexto, Vítor Carneiro frisa que a APPC “sempre tem defendido que, na avaliação das propostas submetidas a concurso, se privilegie a avaliação da capacidade técnica expressa nas mesmas, sobretudo quando se fornece um preço indicativo – o preço base”.

Importância da experiência

Para Miguel Vieira, este plano de investimento poderá “ajudar a mitigar, mas não a eliminar, de todo, a falta de trabalho no mercado de engenharia civil” que tem levado as empresas a internacionalizar. “De facto, estamos a falar de projectos com alguma dimensão, numa área específica que é a ferrovia, mas que estarão acessíveis principalmente a empresas com experiência comprovada nesta área”, esclarece o responsável da FASE. Jorge Nandin de Carvalho acredita que estes investimentos deverão “ajudar muito as empresas portuguesas, caso se consiga a intervenção de um maior número possível de “players” com capacidade para realizar não só serviços técnicos, como as obras, e desde que tal não implique um esmagamento geral de preços”. Para o CEO da TPF Planege, a ajuda que o plano trará ao sector “será ainda mais precioso dado surgir num momento em que os tradicionais mercados das empresas portuguesas no exterior

estão muito deprimidos devido à crise internacional”. “Os mercados africanos, durante anos uma alternativa à crise geral, designadamente a da construção em Portugal, irão confrontar-se durante este ano e muito provavelmente em 2017, com enormes problemas de liquidez, o que implicará que as empresas se vejam obrigadas a recorrer ao crédito mais intensamente”, assegura. Segundo Nandin de Carvalho, actualmente, as maiores dificuldades não residem “propriamente no custo do dinheiro mas sim nos “plafonds” de endividamento” e, assim, estes trabalhos ferroviários, “caso os preços praticados permitam margens razoáveis para a indústria, e a IP consiga garantir, como até aqui, prazos de pagamento razoáveis, poderão atenuar verdadeiramente os problemas de tesouraria das empresas”. Sobre se este plano poderá ajudar a mitigar a falta de trabalho no sector da engenharia em Portugal, que tem levado as empresas lusas a internacionalizarem a actividade, Filipe Lourenço responde que “não irá mitigar, até porque as empresas que se internacionalizaram não vão parar o processo”. “O que vai acontecer é que não irão ficar tão dependentes dos mercados internacionais”, alguns dos quais envolvem “riscos elevados”.

Aposta internacional mantém-se

Vítor Carneiro crê que este investimento público “não será, certamente, o remédio para todos os males, mas contribuirá para apoiar a estabilização, ainda que em mínimos, das equipas de trabalho das empresas”. Segundo o presidente da APPC, “é um erro pensar-se que a existência deste sector [da engenharia] pode passar por uma aposta quase exclusiva no mercado internacional”, uma vez que “não há actividade internacional que possa prosseguir se não existir uma base doméstica que permita a estabilidade das empresas”. Neste contexto, Vítor Carneiro lembra a

aposta das empresas em mercados “em franco crescimento” mas “muito dependentes dos recursos energéticos para poder financiar esse desenvolvimento”. “Ora, com a situação actual do mercado do petróleo e outros recursos energéticos, a capacidade de geração de recursos financeiros essenciais para o financiamento dos programas de desenvolvimento de base das infra-estruturas fica bastante aquém daquilo que se previa, comprometendo a estabilidade da actividade das empresas nesses mercados”, reforça. Por sua vez, Carlos Matias Ramos, lembrando também os efeitos da crise do preço do petróleo para as empresas do sector que investiram na internacionalização em mercados muito dependentes desta matéria-prima, destaca que uma empresa não pode “apostar na internacionalização se, no país não tiver uma actividade que lhe proporcione não só o necessário “buffer” que lhe dê uma certa garantia de qualidade, mas também o “curriculum” que lhe garanta a satisfação das condições em concursos internacionais”. Assim, perante este contexto internacional e “no sentido de concretizar os objectivos do plano”, o bastonário da OE considera “fundamental que se tomem decisões rápidas, por forma a garantir a sobrevivência das empresas portuguesas de projecto e construção, mas também para concretizar a implementação efectiva dos investimentos previstos ao abrigo do Portugal 2020, que poderá ser a última oportunidade de aproveitamento dos fundos comunitários por Portugal”. Segundo este engenheiro, a referida implementação terá “necessariamente ser baseada na valorização efectiva da capacidade de execução, traduzida na valorização do mérito e das competências técnicas das empresas a seleccionar, e não apenas, como tem acontecido ultimamente, no custo, evitando situações conducentes a posteriores “trabalhos a mais”, à não garantia da qualidade e ao não cumprimento de prazos”. Carlos Matias Ramos deixa ainda um repto: “que a urgência na aplicação dos fundos comunitários não conduza a concursos públicos que possibilitem a ultrapassagem de fases de projecto e construção consagradas nas mais elementares práticas e procedimentos e em documentos legislativos, violando-os e pondo em causa um dos principais conceitos da transparência e da competitividade”.