



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**

**Projeto de Resolução n.º**

**/XIII-1ª**

**Travar a destruição da IP Engenharia, defender e promover  
a engenharia ferroviária nacional**

**Exposição de motivos**

O Conselho de Administração Executivo da IP, através da sua deliberação 10.IP.2016, vem dar mais uma machadada no já tão mutilado sistema ferroviário.

A IP Engenharia (ex-FERBRITAS) é uma empresa de consultoria e engenharia que presta serviços especializados em Engenharia de Transportes, com um foco particular em todos os segmentos do setor ferroviário pesado e ligeiro. É certificada pela ISO 9001, tendo vários contratos, em curso, nacionais e internacionais.

A FERBRITAS, adquirida pela CP em 1976, passou a desenvolver atividades de projeto desde finais da década de oitenta. Era a única empresa portuguesa capaz de fornecer serviços com recursos internos especializados e experientes em todas as áreas de engenharia ferroviária, desde a conceção inicial do projeto, à elaboração de projetos de detalhe para construção, à gestão dos empreendimentos e à fiscalização da construção.

A FERBRITAS, como empresa do Sector Empresarial do Estado, desenvolvendo toda esta atividade relevante, pilar da soberania técnica, sempre foi alvo de pressão crescente para a sua liquidação por parte do setor privado nacional e internacional, ao longo destes anos de política de direita.

E assim, com a fusão da REFER com a EP consumada pelo anterior governo PSD/CDS e não revertida pelo atual governo PS, eis que finalmente, nesta linha do

aprofundamento do neoliberalismo, a IP emitiu no passado dia 2 de junho a deliberação CAE 10.IP.2016 que implicitamente determina o fim da IP Engenharia (ex-FERBRITAS), que de um longo processo de asfixia, fica agora agonizante com perto de 20 dos anteriores cerca de 170 trabalhadores, com a missão específica de concluir os projetos em curso.

E não se trata de internalizar na IP as funções que estavam cometidas à IP Engenharia. O que agora se pretende consumir é a criação na IP de uma estrutura de acompanhamento à compra de serviços pela IP, ao mesmo tempo que se desbarata a autonomia e a capacidade técnica portuguesa, como está à vista de quase todos.

Esta decisão da IP suscita ainda mais sérias interrogações, porque ocorre precisamente após um concurso de pré-qualificação de projetistas para um pacote de especialidades, realizado com requisitos tais que a maioria dos gabinetes de projeto portugueses (em regra com currículo limitado nas especialidades estritamente ferroviárias) se viu obrigada, como seria de supor, a associar-se a empresas estrangeiras para poder concorrer.

Prossegue o processo de descapitalização do país e de agravamento da dependência externa, com as conhecidas consequências económicas e sociais. Assim, não apenas o Estado abdica de uma valência de que necessita imperiosamente, como ainda promove a saída dessa valência para o estrangeiro. Neste caso, foram as PME portuguesas de projeto e o país prejudicados com a incorporação forçada de empresas estrangeiras, ao mesmo tempo que a própria IP Engenharia (ex-FERBRITAS) foi impedida de concorrer àquela pré-qualificação, quando era, de longe, a mais habilitada de todas as potenciais concorrentes, principalmente no que se refere às especialidades ferroviárias.

E está também por esclarecer porque razão foram exigidos tais requisitos por pacote de especialidades na pré-qualificação quando:

- Os concursos para realização de projeto entretanto lançados pela IP o foram por especialidades separadas e não por pacote de especialidades, como por exemplo na nova ligação Évora – Caia;
- O critério único de avaliação das propostas, dos concursos já lançados, foi o preço;
- A IP Engenharia (ex-FERBRITAS), impedida de concorrer à pré-qualificação de projetistas, tem sido induzida a concorrer e a desenvolver alguns projetos no estrangeiro, vetor que poderia ser promovido, não o fosse para entreter enquanto é afastada dos principais projetos ferroviários do país, para que a agonia daquela empresa pública pareça assim natural.

Importa recordar alguns factos para se entender a importância de um sector ferroviário unificado e público com estruturas como a ex-FERBRITAS:

- A modernização da Linha do Norte foi um empreendimento entregue a multinacionais no que respeitou à definição dos conceitos de intervenção, Transmark (RU), projeto, Deconsult (AI), Sofrerail (Fr) e Gibb (RU) e fiscalização, Kaiser (EUA), e o descontrolo de prazos, custos e objetivos só não foi pior graças à intervenção da equipa técnica da REFER.
- Na modernização da ligação Lisboa – Faro, aquelas mesmas especialidades foram, em boa hora, entregues à equipa técnica da mesma REFER e à FERBRITAS. O fundamental dos objetivos, prazos e custos foi cumprido e o Alfa Pendular pode circular em linha eletrificada até Faro na data prevista para o Euro 2004, tal como tinha ficado definido no planeamento inicial oportunamente realizado.
- Dependente de tecnologia estrangeira para a eletrificação das linhas, o país pode a partir de Abril de 1974 desenvolver capacidades próprias nesta especialidade na CP então unificada e posteriormente na FERBRITAS.

- A FERBRITAS desenvolveu com outras entidades e técnicos portugueses o sistema de catenária para alta velocidade que estava previsto aplicar entre Lisboa e Caia, homologado internacionalmente para velocidades até 350 km/h.
- Por fim recordem-se outros exemplos: Nas intervenções que foram previstas realizar na malha ferroviária em Lisboa para a adaptar à inserção das linhas de alta velocidade entre Areeiro, Chelas, Braço de Prata, Gare do Oriente e Moscavide, a preparação, projeto e acompanhamento destes trabalhos de faseamento, multidisciplinares, os mais complexos do conjunto da instalação das linhas de alta velocidade, sempre esteve prevista realizar internamente pelos técnicos da REFER e da FERBRITAS, profundamente conhecedores de matéria tão sensível, para tranquilidade e segurança de todos; o relevante desempenho na gestão e na fiscalização das obras da Travessia Sul pela Ponte 25 de Abril, desde o Areeiro até ao Fogueteiro.

É de extrema gravidade a decisão da IP liquidar a capacidade técnica que o país detém e de, tal como já faz na rodovia, encomendar ao exterior todo este tipo de trabalhos da ferrovia. A prática de fazer está intimamente ligada com a capacidade de subcontratar e de receber criticamente os trabalhos encomendados. Sem a prática de fazer, o país está nas mãos dos grandes grupos económicos. O país não precisa de uma empresa gestora de concessões e parcerias público-privadas como é hoje a IP: precisa de garantir uma resposta capaz e soberana à manutenção, gestão e desenvolvimento da rede de infraestruturas de transporte.

Perante o aprofundamento e materialização do modelo neoliberal no sector ferroviário, mais se evidenciam as suas dramáticas consequências e mais exposta está a necessidade urgente de um sector ferroviário unificado e público, cada vez mais coeso, cada vez mais articulado com uma política de desenvolvimento do aparelho produtivo nacional, criador de emprego de qualidade e com direitos.

Um sector ferroviário unificado, porque mantém na cadeia de valor da produção de transporte as parcelas mais rentáveis, não as alienando para os grupos económicos. Um sector ferroviário público, porque é a única forma de manter este sector estratégico sob controlo nacional para um desenvolvimento soberano e planeado da economia.

Nestes termos, e tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do Artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do número 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adote a seguinte

### **Resolução**

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, resolve pronunciar-se pela necessidade da concretização das seguintes medidas, por parte do Governo:

1. Intervir junto do Conselho de Administração Executivo da IP, Infraestruturas de Portugal, SA, no sentido da anulação da deliberação CAE 10.IP.2016 no que respeita à IP Engenharia (ex-FERBRITAS);
2. Determinar que a IP prepare, no prazo de um mês, um plano de reformulação estratégica da IP Engenharia (ex-FERBRITAS) considerando o necessário reforço de meios materiais e humanos para *i)* responder a todas as necessidades de projeto das especialidades ferroviárias dos principais empreendimentos do plano de investimentos em curso *ii)* assegurar a gestão e fiscalização do essencial dos projetos com meios internos *iii)* anular as consequências negativas do modelo implementado para a seleção de gabinetes projetistas;
3. Criar as condições necessárias para a articulação das atividades de conceção, projeto e materialização das instalações fixas de tração elétrica, entre a ex-FERBRITAS e instituições do Sistema Científico Nacional tendo em vista a

preservação e o desenvolvimento deste património técnico que confere a plena autonomia que o país detém há 40 anos nesta especialidade.

4. Cancelar e reverter os processos de destruição da REFER e da engenharia ferroviária, revertendo a fusão com a EP/Estradas de Portugal.

Assembleia da República, 15 de julho de 2016

Os Deputados,

**BRUNO DIAS; JOÃO OLIVEIRA; ANA MESQUITA**