

**X LEGISLATURA
ACTA Nº 103/X/4ª SL**

Aos três dias do mês de Março de 2009, pelas 15h00, reuniu a Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional (CAEIDR), na Sala 2 do Palácio de S. Bento, na presença dos Senhores Deputados constantes da folha de presenças que faz parte integrante desta acta, tendo como Ordem do Dia os seguintes pontos:

15h

Audição do Presidente do Automóvel Clube de Portugal – ACP.

17h

Audição do Presidente do Instituto Regulador de Águas e Resíduos – IRAR.

19h

1. **Apreciação e votação das actas** nº 96 (20.Janeiro), 97 (27.Janeiro), 98 (28.Janeiro), 99 (03.Fevereiro) e 100 (03.Fevereiro).
2. **Requerimento do PSD – Solicita audição do Presidente do AICEP.**
3. Votação do relatório sobre o "Acompanhamento dos Processos das Contrapartidas".
4. Apreciação e votação do Parecer referente ao **Projecto de Lei nº 621/X "Regime do arrendamento do património do Estado para a habitação Social" Rel: Dep^a Hortense Martins (PS).**
5. Calendarização da **discussão dos Projectos de Resolução pendentes em Comissão.**
6. **Acompanhamento parlamentar dos assuntos europeus** - nota informativa sobre o processo de escrutínio.
7. Contributo para o **acompanhamento parlamentar da iniciativa da Comissão Europeia** – As regiões ultraperiféricas: um trunfo para a Europa COM (2008) 642 final.
8. **Outros assuntos:**
 - Expediente
 - Informações

O Sr. Presidente deu as boas vindas ao Presidente do Automóvel Clube de Portugal (ACP), Carlos Barbosa, bem como à delegação que o acompanhava, Nuno Ruíz e Gabriela Barreto. De seguida, enquadrou a audição na sequência dos Requerimentos do CDS-PP e PS e deu conta do modo de condução dos trabalhos, dando a palavra ao Presidente do ACP para uma intervenção inicial.

De seguida, interveio o Sr. Deputado Helder Amaral, que questionou o Presidente do ACP sobre se os problemas apontados pelo parecer em análise se mantêm em 2009, quais as motivações que levaram o ACP a solicitar esse parecer, a opinião desta entidade sobre a regulação do sector, como é que ACP e Autoridade da Concorrência (AdC) extraíram conclusões distintas, o modo de organização da distribuição dos combustíveis e o relacionamento com os postos de abastecimento, o modo de assegurar maior transparência/concorrência no mercado, os postos de abastecimento das grandes superfícies e, ainda, a existência de monopólios locais. O Sr. Presidente deu a palavra ao Presidente do ACP para responder às questões colocadas.

Usou igualmente da palavra o Sr. Deputado Carlos Lopes, que agradeceu os contributos dados, nomeadamente com vista à audição futura do Presidente da AdC, tendo colocado questões sobre o modo

de estabelecimento dos contratos entre gasoleiras e revendedores, nomeadamente quanto à definição das margens de lucro e, ainda, sobre o desfasamento na evolução dos preços. O Sr. Presidente deu a palavra ao Presidente do ACP para responder às questões colocadas, tendo usado da palavra, igualmente, Nuno Ruíz.

De seguida, interveio a Sra. Deputada Rosário Águas, que começou por dar conta do facto de o mercado de combustíveis se tratar de um monopólio natural nas mãos de um operador privado. Considerou que as Autoridades da Concorrência se instituíram no pressuposto da necessidade de regulação, pela existência de monopólios naturais, mas que não dispõem da independência necessária, o que coloca em causa a fundamentação do Estado de Direito e a separação dos poderes, questionando o Presidente do ACP sobre esta matéria, bem como sobre o desfasamento no ajustamento dos preços, o facto de os primeiros interessados na questão se unirem ao monopolista, a dificuldade de fazer prova das situações relatadas, a eventual solução de “partir” os domínios de actuação do monopólio e, ainda, as perdas para o consumidor. O Sr. Presidente deu a palavra ao Presidente do ACP para responder às questões colocadas.

O Sr. Deputado Agostinho Lopes realçou a importância de tirar conclusões políticas de tudo o que foi dito, nomeadamente sobre a Autoridade da Concorrência, colocando ainda questões sobre o processo de ajustamento dos preços, a especulação dos preços, o papel do índice de Roterdão na fixação de preços, a ausência de reflexão dos custos de produção no preço final ao consumidor, a imposição de preços decorrente da existência de um monopólio natural, a inexistência de independência real das entidades reguladoras, a ausência de solução decorrente de um eventual *unbundling* e, enfim, sobre as consequências da liberalização do mercado. O Sr. Presidente deu a palavra ao Presidente do ACP para responder às questões colocadas.

O Sr. Deputado Helder Amaral questionou sobre se o ACP defende a redução do ISV, tendo o Sr. Presidente dado a palavra ao Presidente do ACP para responder à questão colocada, tendo usado da palavra, igualmente, Nuno Ruíz.

O Sr. Presidente agradeceu a presença e intervenções do Presidente do ACP e da delegação, reiterando as expectativas relativamente à publicação do relatório final a apresentar pela AdC, dada a existência de um forte escrutínio público pela sociedade civil e pela Assembleia da República. De seguida, deu por terminada a audição.

De seguida, o Sr. Presidente deu as boas vindas ao Presidente do Conselho Directivo do Instituto Regulador de Águas e Resíduos (IRAR), bem como aos vogais do Conselho Directivo. De seguida, enquadrou a audição na sequência do Requerimento do PS e deu conta do modo de condução dos trabalhos, dando a palavra ao Presidente do IRAR para uma intervenção inicial¹.

O Sr. Presidente agradeceu a apresentação efectuada e passou a palavra aos Grupos Parlamentares.

Começou por usar da palavra o Sr. Deputado Horácio Antunes, que salientou a importância de conhecer melhor a actividade do sector, questionando posteriormente o Presidente do IRAR sobre a actuação e cobertura global do IRAR, sobre o peso de água que é perdida, a comparação entre entidades

¹ A apresentação efectuada faz parte do espólio da CAEIDR e pode ser consultada na página Internet da Comissão.

gestoras, o número mínimo mensal de análises de água e, ainda, a possibilidade de informação escrita ao consumidor sobre a qualidade de água na sua residência. De seguida, interveio a Sra. Deputada Rosário Águas, que questionou o facto de o IRAR apenas regular 13% do mercado apesar de abranger dois terços da população, colocando questões adicionais sobre o modelo de distribuição da água, a actuação das ETAR e a tutela da qualidade da água. O Sr. Deputado Agostinho Lopes considerou que o enquadramento legislativo da acção do IRAR não lhe confere independência, dado que apenas efectua propostas. Recordou, igualmente, o problema levantado por diversas empresas que levou a uma audição (Outubro de 2008) com o IRAR. Questionou o Presidente do IRAR sobre as estimativas utilizadas para a proposição de tarifários e, ainda, sobre o equilíbrio orçamental da instituição. O Sr. Deputado Helder Amaral colocou questões sobre a estrutura de recursos humanos e financeiros do IRAR, a sua ausência de independência face à tutela, o eventual *dumping* praticado pela ADP, o problema da multiplicação das taxas de acesso e, enfim, sobre o facto de o IRAR apenas regular 13% do mercado.

O Sr. Presidente agradeceu as intervenções e questões colocadas pelos Srs. Deputados e passou a palavra ao Sr. Presidente do IRAR para responder às questões colocadas.

De seguida, o Sr. Presidente abriu uma segunda ronda de intervenções.

O Sr. Deputado Ventura Leite questionou sobre o sentido dos dados recentemente apontados para um défice anual de cerca de 500 Milhões de €, num contexto de desactualização do défice e de necessidade de modernização das redes.

A Sra. Deputada Rosário Águas colocou uma questão sobre eficiência, nomeadamente sobre a utilização de água potável para rega e outros fins desnecessários, num manifesto desaproveitamento que poderia ser feito das águas residuais tratadas para esse fim.

O Sr. Deputado Agostinho Lopes reforçou a sua questão sobre a utilização da taxa de inflação para as actualizações dos tarifários.

O Sr. Presidente agradeceu as intervenções e questões colocadas pelos Srs. Deputados na segunda ronda, e passou a palavra ao Sr. Presidente do IRAR para responder às questões colocadas.

O Sr. Presidente agradeceu a presença e intervenções do Presidente do IRAR e dos restantes elementos do conselho directivo, e deu por terminada a audição, dando de imediato início à reunião ordinária da CAEIDR.

No ponto 1 da Ordem do Dia, referente à **Apreciação e votação das actas nº 96 (20.Janeiro), 97 (27.Janeiro), 98 (28.Janeiro), 99 (03.Fevereiro) e 100 (03.Fevereiro)**, não havendo intervenções as actas foram submetidas a votação e aprovadas por unanimidade, registando-se a ausência do CDS-PP, BE e PEV.

No ponto 2 da Ordem do Dia, relativo à Apreciação e Votação do **Requerimento do PSD – Solicita audição do Presidente do AICEP**, a Sra. Deputada Rosário Águas dispensou a apresentação do Requerimento, tendo o Sr. Deputado Afonso Candal considerado não haver pertinência, de momento, para a audição do Sr. Presidente da AICEP, muito menos com a justificação apresentada. A Sra. Deputada Rosário Águas manifestou a sua incredulidade face à posição do GP do PS em obstaculizar a audição do

Presidente da AICEP, dada a posição desta instituição na angariação de investimentos e a aposta do Governo na sua actuação. O Sr. Deputado Helder Amaral corroborou a intervenção anterior e deu conta da provável vinda do Presidente da AICEP a outras Comissões, sendo lamentável que a CAEIDR não ouça esta entidade em matéria de avaliação do IDE, PIN e PIN+. O Sr. Deputado Agostinho Lopes considerou incompreensível a oposição do GP do PS, tendo em conta a conjuntura e as dificuldades das empresas. O Sr. Deputado Afonso Candal considerou legítimas as posições expressas pelos diversos GP, que têm o seu direito de iniciativa para quando entenderem por oportuno, nomeadamente o direito de agendamentos postestativos. O Sr. Deputado Helder Amaral deu conta que o GP do CDS-PP não apresentou iniciativa própria por entender oportuno apoiar o requerimento do PSD. Sugeriu, adicionalmente, que o Sr. Presidente solicitasse a participação da CAEIDR em reuniões de outras Comissões onde fosse ouvido em audição o Presidente da AICEP. O Sr. Presidente considerou que essa iniciativa deveria partir do Presidente de outras Comissões. A Sra. Deputada Rosário Águas reiterou a sugestão do CDS-PP solicitar que o Presidente indague junto de Presidentes de outras Comissões sobre um convite à CAEIDR para reuniões conjuntas aquando da audição do Presidente da AICEP em sede de outras Comissões. O Sr. Presidente manifestou-se desfavorável. Não havendo mais intervenções, o Requerimento foi votado e rejeitado com os votos contra do PS e favoráveis do PSD, PCP, CDS-PP e BE, registando-se a ausência do PEV. O Sr. Deputado Agostinho Lopes efectuou uma interpelação à mesa para repudiar a intervenção do Sr. Deputado Afonso Candal sobre o uso dos agendamentos potestativos, considerando-o como uma violação de fundo do Regimento.

No ponto 3 da Ordem do Dia, referente à **Votação do Relatório sobre o "Acompanhamento dos Processos das Contrapartidas"**, o Sr. Presidente deu conta do historial do processo e deu a palavra ao Sr. Deputado Ventura Leite, relator.

O Sr. Deputado Ventura Leite recordou que o Relatório foi discutido há cerca de um mês, tendo sido acordado aguardar pela audição do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que teve lugar no início de Fevereiro. Foi igualmente aguardado o documento posteriormente enviado por esse Ministério, que foi analisado pelos Deputados do Grupo de Trabalho, tendo estes elaborado um documento com um conjunto de informações para conhecimento dos Srs. Deputados e deliberado que consideram não existem informações relevantes que alterem a decisão anterior do Grupo de Trabalho de propor a auditoria do Tribunal de Contas, pelo que mantêm a redacção do Relatório e as Conclusões dele constantes.

O Sr. Deputado Helder Amaral recordou que o ponto referente à compra de aviões pela TAP parece ser o obstáculo à votação favorável do Relatório, considerando que a audição do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e posterior envio do documento serviu para conhecer melhor uma parte do negócio. Reiterou que as dúvidas poderão ser posteriormente esclarecidas, para além do facto de o Sr. Ministro ter efectuado uma avaliação do trabalho do Grupo de Trabalho, invertendo completamente a lógica.

A Sra. Deputada Rosário Águas recordou que a CAEIDR concordou, por unanimidade, aguardar a audição do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações para clarificar as dúvidas pendentes, na sequência da qual o Sr. Ministro colocou em questão o trabalho do Grupo, ao invés de esclarecer as interrogações, ficando, no final do processo, mais dúvidas do que aquelas existentes no seu início. Adicionalmente, recordou que o documento enviado pelo MOPTC não justifica o grande desconto obtido na compra dos aviões.

O Sr. Deputado Agostinho Lopes reiterou a dificuldade do MOPTC em aceitar sugestões e críticas decorrentes do normal funcionamento da Assembleia da República relativamente à actividade do Executivo, considerando-o como obstáculo e não um enriquecimento.

O Sr. Deputado Afonso Candal considerou que o relatório é uma oportunidade, não obstante o carácter positivo das reflexões dele constantes, mas considerando que o seu objecto foi desfocado ao não centrar o conteúdo no processo de contrapartidas, considerando que o Grupo de Trabalho – Acompanhamento das Contrapartidas poderia fazer muito mais em matéria de acompanhamento e fiscalização quanto às contrapartidas de aquisição de material militar. Adicionalmente, considerou que o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações prestou os devidos esclarecimentos.

Não havendo mais intervenções, o Relatório foi submetido a votação, tendo sido rejeitado com os votos contra do PS, favoráveis do PSD, PCP, CDS-PP, BE e do Sr. Deputado Ventura Leite e a abstenção da Sra. Deputada Idalina Trindade, registando-se a ausência do PEV.

O Sr. Deputado Helder Amaral efectuou uma declaração de voto, registando negativamente as afirmações do Sr. Deputado Afonso Candal e recordando que a maioria do Relatório decorre de anteriores Relatórios, aprovados por unanimidade, havendo apenas 3 páginas com novos elementos. Relembrou, ainda, que o negócio envolvia diversos Governos, e que o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações não explicou as alternativas existentes para a opção que foi tomada. Informou, ainda, que enquanto Deputado membro do Grupo de Trabalho, enviaria o Relatório ao Tribunal de Contas.

O Sr. Deputado Ventura Leite recordou que o presente Relatório é a continuação rigorosa dos dois anteriores Relatórios, o último dos quais contém uma descrição exaustiva das contrapartidas militares ao longo de vários anos e uma censura à actuação dos Governos envolvidos. Considerou que se o Relatório falha o alvo é porque o GP do PS não quer que atinja o alvo. Recordou, ainda, que o Relatório propunha a integração da Comissão Permanente das Contrapartidas na AICEP, o que lhe permitiria adquirir outra dinâmica.

A Sra. Deputada Rosário Águas informou que o GP do PSD entregaria uma declaração de voto escrita sobre a actuação do GP do PS face a atitudes tomadas no passado em matérias equivalentes, lamentando, ainda, a actividade de censura face às recomendações do Grupo de Trabalho. Adicionalmente, informou que o GP do PSD enviaria, igualmente, ao Tribunal de Contas o referido Relatório. Enfim, solicitou que na acta da reunião fosse anexo o Relatório do Grupo de Trabalho, o documento enviado pelo MOPTC e os comentários do Grupo de Trabalho.

O Sr. Presidente considerou que os documentos fazem parte do acervo da presente reunião e que fazem parte da acta, obviamente.

O Sr. Deputado Agostinho Lopes informou que entregaria, igualmente, uma declaração de voto escrita.

A Sra. Deputada Mariana Aiveca manifestou a surpresa do BE face à posição do GP do PS, considerando que o Relatório não falhou o alvo e que o GP do BE apresentaria uma declaração de voto escrita.

No ponto 4 da Ordem do Dia, relativo à **Apreciação e votação do Parecer referente ao Projecto de Lei nº 621/X "Regime do arrendamento do património do Estado para a habitação Social"**, a Sra. Deputada Hortense Martins apresentou o parecer. Não havendo intervenções, as partes I e III foram submetidas a votação, sendo aprovado por unanimidade, registando-se a ausência dos GP do CDS-PP e PEV. O Sr. Deputado Agostinho Lopes efectuou uma interpelação à mesa manifestando estranheza pelo facto de Projectos de Lei sobre matérias conexas baixarem a diferentes Comissões. O Sr. Presidente deu conta das diligências já efectuadas pela CAEIDR no sentido de dar conta desse facto junto do Gabinete do Presidente da Assembleia da República.

No ponto 5 da Ordem do Dia, referente à **Calendarização da discussão dos Projectos de Resolução pendentes em Comissão**, o Sr. Deputado Agostinho Lopes deu conta dos agendamentos propostos pelo GP do PCP.

No ponto 6 da Ordem do Dia, relativo ao **Acompanhamento parlamentar dos assuntos europeus - nota informativa sobre o processo de escrutínio**, o Sr. Presidente chamou a atenção para o documento remetido pela Comissão de Assuntos Europeus.

No ponto 7 da Ordem do Dia, referente ao **Contributo para o acompanhamento parlamentar da iniciativa da Comissão Europeia – As regiões ultraperiféricas: um trunfo para a Europa COM (2008) 642 final**, a Comunicação foi distribuída ao GP do PSD para elaboração de parecer.

No ponto 8 da Ordem do Dia, relativo aos **Outros assuntos**, foi analisado o expediente.

A reunião foi encerrada às 19h40, dela se tendo lavrado a presente acta, a qual, depois de lida e aprovada, será devidamente assinada. As audições foram gravadas, constituindo a gravação parte integrante desta acta.

Palácio de São Bento, 3 de Março de 2009.

O PRESIDENTE DA COMISSÃO,

Rui Vieira

Nota: Acta aprovada na reunião de 10 de Março de 2009.

Anexos à Acta: Relatório do Grupo de Trabalho – Acompanhamento das Contrapartidas, Documento remetido pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e Informação do Grupo de Trabalho.

Folha de Presenças

Estavam presentes nesta reunião os seguintes Srs. Deputados:

- Afonso Candal
- Agostinho Lopes
- António Almeida Henriques
- Carlos Poço
- Helder Amaral
- Hortense Martins
- Jorge Seguro Sanches
- Lúcio Ferreira
- Maria Idalina Trindade
- Mendes Bota
- Miguel Ginestal
- Rita Miguel
- Rosário Águas
- Rui Vieira
- Ventura Leite
- Carlos Lopes
- Fátima Pimenta
- Horácio Antunes
- Jorge Almeida
- Jorge Fão
- Manuel José Rodrigues
- Mariana Aiveca
- Nuno Antão
- Paula Cristina Duarte
- Teresa Venda

Faltaram os seguintes Senhores Deputados:

- Alda Macedo
- Duarte Lima
- Francisco Madeira Lopes
- Pedro Nuno Santos

Estiveram ausentes em Trabalho Parlamentar os seguintes Senhores Deputados:

- David Martins
- Hugo Velosa

Anexos

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

GRUPO DE TRABALHO

Assunto: Acompanhamento dos Processos das Contrapartidas

III RELATÓRIO

Janeiro 2009

I- SÍNTESE

Os Relatórios Intercalar e Final do Grupo de Trabalho de Acompanhamento das Contrapartidas puseram em evidência uma grave e indesculpável negligência do Estado na gestão das Contrapartidas como instrumento de potencial apoio à economia nacional, ao contrário do que têm feito outros países, com evidentes benefícios. A grande empresa NOKIA, ou o sector da indústria aeronáutica espanhol, são dois exemplos, entre muitos outros, de empresas ou sectores largamente credores de processos de Contrapartidas nos respectivos países.

O processo de negociação de Contrapartidas ou compensações não é limitado apenas às aquisições militares. Embora nos investimentos públicos civis não seja legalmente impossível impor a negociação de Contrapartidas, os Estados não deixam de maximizar os impactos desses investimentos nas economias nacionais através dos mecanismos dos concursos. O Estado Português, e ainda na presente legislatura, também o fez já com sucesso. Quando o País dispõe de oportunidades para o fazer e isso não acontece, então o Grupo de Trabalho considera que é imperioso encontrar ou exigir explicações claras por parte do Estado.

Tudo aponta para ser esse o caso com a recente renovação da frota de aviões da TAP, ou a próxima construção do novo Aeroporto de Lisboa, ou do TGV.

Apesar das questões claras colocadas pela Assembleia da República ao Governo sobre estes investimentos, as respostas dadas pelos Ministérios da Economia e da Inovação (MEI) e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC) não eliminaram as dúvidas e as preocupações. O GT considera que se impõem clarificações urgentes, e, se for o caso, apuramento de eventuais responsabilidades.

O GT conclui este relatório com a apresentação de várias propostas:

- Recomendação ao Governo para que pondere a incorporação da Comissão Permanente de Contrapartidas noutra entidade com maior capacidade

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

institucional de intervenção, com vista a pôr um fim aos constrangimentos que têm afectado, desde o início, e há longos anos, o seu funcionamento.

- Pedido de intervenção do Tribunal de Contas para realização urgente de uma auditoria ao processo de aquisição de novos aviões por parte da TAP e ao desempenho do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações neste processo.
- Avaliação do impacto na economia nacional dos investimentos nos projectos do TGV e do Novo Aeroporto de Lisboa pela Assembleia da República.

II- INTRODUÇÃO

1- Antecedentes

- 1- Em Maio de 2006, a Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional (CAEIDR) constituiu um Grupo de Trabalho para abordar o dossier das Contrapartidas, fixando-lhe o respectivo mandato.
- 2- Competia ao GT fornecer à CAEIDR informação relevante sobre o processo das Contrapartidas, de forma a permitir uma eventual tomada de posição sobre esta matéria na sequência de diversas notícias surgidas na comunicação social, e da audição a duas empresas envolvidas na negociação de Contrapartidas de aquisições militares.
- 3- Em Outubro de 2006, um Relatório Intercalar foi entregue e aprovado, o qual serviu de base à audição de membros do Governo e/ou de outras entidades¹.
- 4- Em 12 de Julho de 2007, a CAEIDR ouviu o Ministro da Economia e da Inovação para esclarecer diversas questões em aberto.
- 5- Em 4 de Março de 2008, a CAEIDR aprovou o Relatório Final do GT². No entanto, este Relatório não podia contar com as informações solicitadas oportunamente ao MOPTC e MEI, e confrontava-se com novas dúvidas e

¹ O Relatório intercalar de 2006 está disponível na página internet do GT:

<http://www.parlamento.pt/sites/COM/XLEG/6CAEIDRposRAR/GTACposRAR/Paginas/default.aspx>

² O Relatório final de 2008 está disponível na página internet do GT:

<http://www.parlamento.pt/sites/COM/XLEG/6CAEIDRposRAR/GTACposRAR/Paginas/default.aspx>

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

- preocupações, mas cujo esclarecimento o GT entendeu propor que fossem solicitados, desta vez ao Governo, e não a ministérios individualmente.
- 6- Em 25 de Março, o Relatório Final foi remetido ao Ministro dos Assuntos Parlamentares, com o pedido de resposta “*o mais breve possível*”.
 - 7- Em 24 de Abril, o Plenário da Assembleia da República debateu o tema das Contrapartidas, e o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares saudou o Relatório elaborado, garantindo que estavam agora criadas melhores condições para o pleno aproveitamento das potencialidades da negociação de Contrapartidas.
 - 8- Em princípios de Julho a CAEIDR reconfirmou o GT, mudando apenas um Deputado, que substituiu outro impedido de participar após as últimas alterações regimentais aprovadas.
 - 9- Em 18 de Julho, não havendo resposta do Governo às questões colocadas, foi feita uma insistência por parte da CAEIDR.
 - 10- Em 23 de Setembro, a CAEIDR fez nova insistência, fixando um prazo limite, até final de Outubro, para o Governo enviar os esclarecimentos solicitados.
 - 11- Em 26 de Setembro e 28 de Outubro foram, finalmente, recebidas respostas, vindas respectivamente do MEI e do MOPTC.

2- Relatório Intercalar

Este Relatório forneceu um conjunto relevante de informação sobre o processo das Contrapartidas no País e no estrangeiro, e permitiu concluir, sem margem para dúvidas, que a experiência do País no domínio do aproveitamento das Contrapartidas de aquisições públicas na área da defesa ou na área civil apresenta resultados claramente medíocres, e tal percepção não é um exclusivo deste GT, mas também resultado da avaliação feita por terceiros a pedido do próprio MEI.

O Relatório considerou que a explicação para esta situação se ficou a dever, em primeiro lugar, à atitude das instâncias políticas com poder de decisão e intervenção na matéria.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

As consequências desta situação são oportunidades económicas perdidas e imagem pouco lisonjeira para o País.

O Relatório apontou dois desafios importantes a vencer: Em primeiro lugar o de limitar os estragos da má condução anterior destes processos, evitando-se que não se concretizem os programas de Contrapartidas já acordados. Pedia-se firmeza e habilidade políticas para garantir o cumprimento integral dos compromissos por parte os fornecedores. Em segundo lugar era necessário assegurar que as Contrapartidas das futuras aquisições militares não fossem, novamente, desperdiçadas.

O Relatório não pôde concluir nada sobre se o actual Governo entendia ou não aproveitar os investimentos públicos civis para reforçar os apoios à sua economia. As informações solicitadas ao MEI e MOPTC não chegaram durante a elaboração do Relatório.

Tornou-se claro que os processos de Contrapartidas constituem um caminho para encurtar distâncias para o desenvolvimento da economia quando a transferência de tecnologia é decisiva e as empresas nacionais têm dificuldade de estabelecerem, por via normal do mercado, parcerias com os grandes grupos económicos.

Em decorrência disto, o GT entendia que na definição das áreas prioritárias para aproveitamento das Contrapartidas se exige um Estado parceiro e proactivo na criação de um ambiente favorável aos negócios, e não um Estado que deixa as empresas nacionais nas mãos dos fornecedores, como tem acontecido. Um Estado assim não tem, obrigatoriamente, de ser um Estado protector/subsidiador, mas um Estado coordenador e inteligente, na exacta medida em que seja útil ao crescimento da capacidade das suas empresas com mais potencial competitivo.

Desta forma, e no fim deste processo, o GT considerou importante saber até onde o actual Governo estava disposto a avançar com determinação e ousadia, pelo que era necessário ouvi-lo, propondo uma primeira audição com o senhor Ministro da

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Economia e da Inovação e o Sr. Presidente da Comissão Permanente de Contrapartidas (CPC).

3- Preocupações na fase do Relatório Final

A avaliação que o GT fez do processo das Contrapartidas forneceu não só um quadro sintético desta realidade, mas também perceber como estes processos resultaram quando integrados em estratégias de desenvolvimento nos diferentes países, ajudando as suas empresas a aceder de forma mais rápida a novas tecnologias, muito mais difícil nas condições correntes do mercado, ou a parcerias que de outro modo seriam pouco prováveis. Esta constatação enquadrava as preocupações centrais que importava esclarecer na fase seguinte do Relatório do GT, como se recorda em seguida:

1º Face ao volume de Contrapartidas negociadas em curso, no montante de cerca de 2.600 milhões de Euro, e a exigir uma atenção muito particular, designadamente de renegociações de contratos, e tendo ainda presente que o Estado tem previsto gastar mais de 2.100 milhões de Euro entre 2006 e 2011, no quadro da Lei de Programação Militar aprovada nesta legislatura, era indispensável avaliar junto do MEI o desafio colocado por esta realidade. Esta preocupação não constituía uma má vontade ou desconfiança por parte do GT, antes era uma decorrência inevitável das preocupações constantes dos relatórios de actividade da CPC e manifestadas pelo seu então presidente (Relatórios de Actividade do 1º e 2º Semestres de 2006).

2º Com estratégia e inteligência os países vão utilizando as oportunidades de obtenção de vantagens mesmo com investimentos públicos civis, como já aconteceu, aliás, em Portugal.

Não seria compreensível, nem aceitável, que um país periférico e pequeno como Portugal, estando à beira de um ciclo de investimentos públicos civis em que três deles respondem por cerca de 10.000 milhões de Euro, não tivesse uma estratégia para obter o máximo de benefícios económicos directos e indirectos dos mesmos.

O GT considera que os Deputados à Assembleia da República não poderão ficar indiferentes a esta questão, porque seguramente os portugueses não ficarão. Aliás, a polémica em torno do novo Aeroporto Internacional de Lisboa,

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

por enquanto apenas relativamente à localização, já mostrou uma população portuguesa cada vez mais atenta às opções e decisões do Estado.

4- Elementos mais relevantes do Relatório Final

Pela sua relevância, sobretudo tendo em conta dados informativos a que o GT teve acesso posteriormente, reproduzem-se, a seguir, as passagens do Relatório Final relativas à audição do Sr. Ministro da Economia e da Inovação e a outras diligências.

4.1 Questões principais colocadas pelo GT

Durante a Audição, foram diversas as intervenções dos Deputados. Resumem-se, a seguir, as questões colocadas pelos membros do GT presentes.

1ª- Considera o Sr. Ministro que há ainda risco de se não concretizarem valores significativos das Contrapartidas negociadas, devido à forma como foram contratualizados os fornecimentos de material militar?

2ª Muitas pessoas consideram que nos investimentos públicos de natureza civil também cumpre ao Estado assegurar o maior impacto possível na economia nacional.

Alguns empresários comentaram que se os investimentos previstos para o Comboio de Alta Velocidade (TGV) estivessem a ser programados na vizinha Espanha, as empresas e instituições de investigação desse país já estariam, nesta altura, a ser envolvidas de forma a assegurar o maior impacto nacional destes investimentos.

O Sr. Ministro acha ou não que deve haver uma estratégia nacional que assegure a devida articulação destes grandes investimentos com o restante esforço nacional, que contribua para se assegurar um período de crescimento sustentado nos próximos dez anos, capaz de colocar novamente o País a convergir sustentadamente com o resto da Europa?

3ª Não se corre o risco de vermos o Ministério dos Transportes, Obras Públicas e Comunicações, a lançar concursos para estes grandes projectos e depois verificarmos, uma vez mais, que já é tarde para se modificar as coisas? O Sr. Ministro pode assegurar-nos que o seu Ministério está a coordenar este processo, isto é, a assegurar que o TGV, o novo Aeroporto ou a privatização da TAP e a próxima renovação da sua frota, não são negócios isolados mas sobretudo peças e instrumentos de uma estratégia económica?

4ª- Hoje, o País tem uma carência crítica em matéria de investimento, investigação e tecnologia. A última grande renovação da frota da TAP, iniciada

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

em 1987, envolvendo a substituição de aviões de origem americana por três dezenas de aviões europeus, atingiu cerca de 300 milhões de contos, ou seja 1500 milhões de Euro. Esse investimento foi realizado sem a negociação de Contrapartidas dignas desse nome.

O Sr. Ministro acha aceitável que uma tal situação possa repetir-se num futuro próximo, isto é, ficando a negociação de compensações – que são do maior interesse para a economia nacional – ao critério de gestão da administração de uma empresa em que o Estado é o maior accionista?

Como compreenderá, as suas respostas ou comentários são importantes para a forma como concluiremos este relatório.

- Respostas do Sr. Ministro

Às questões colocadas foi respondido, resumidamente, o seguinte:

O Sr. Ministro da Economia e da Inovação realçou a decisão do Governo de reforçar a CPC, visando profissionalizá-la para ser capaz de assegurar, cabalmente, as suas funções e responsabilidades. A questão do financiamento do seu funcionamento iria ser ultrapassada através do recurso às próprias Contrapartidas, libertando assim a CPC dos constrangimentos que a limitaram, evitando-se as situações do passado recente.

O Sr. Secretário de Estado esclareceu que as Contrapartidas, mesmo quando se fala em grandes números, não consistem em dinheiro a receber, mas em oportunidades de negócios.

Quanto aos investimentos civis chamou a atenção para o facto de que a legislação comunitária não prevê o mecanismo das Contrapartidas senão para as aquisições militares, e informou que naturalmente se acautelaria a participação das empresas portuguesas.

Em suma, o Sr. Ministro transmitiu informações importantes relativamente ao funcionamento futuro da CPC. No entanto, não adiantou esclarecimentos ou comentários às restantes preocupações que lhe foram transmitidas.

4.2- Outras Diligências

Durante o tempo que decorreu até à audição do Sr. Ministro da Economia e da Inovação, e depois dela, o GT procurou obter novos contributos e opiniões de outras pessoas sobre estas matérias.

- *Contactado o Presidente da API (hoje AICEP – Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal), este considerou que para além das Contrapartidas das aquisições militares o País tem o dever de obter todos os benefícios possíveis para as nossas empresas e centros de investigação*

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

proporcionados pelos investimentos públicos civis, e expressou a total disponibilidade da Agência que dirige para participar em qualquer processo de organização dos concursos e de negociação com os concorrentes potenciais aos grandes investimentos previstos.

- ***O Presidente da CPC foi, igualmente, contactado, tendo informado que está praticamente na recta final a estruturação da CPC com os meios humanos essenciais ao seu desempenho. Expressou igualmente a sua opinião de que os investimentos públicos civis como a renovação da frota da TAP, do TGV ou do novo Aeroporto de Lisboa, devem ser organizados de molde a obterem-se ganhos do tipo das Contrapartidas das aquisições militares.***
- ***Foi estabelecido um contacto com a Direcção Geral de Energia e Geologia no sentido de se conhecer melhor como foi conduzido o processo de concurso de atribuição de ligações da energia eólica à Rede Nacional. Este processo, que não envolveu investimento público, permitiu seleccionar os concorrentes de tal forma que foi assegurado um investimento industrial associado à energia eólica, cujos passos iniciais já foram dados.***
- ***O Presidente do INTELI – Inteligência em Inovação, por seu lado, manifestou igualmente a opinião de que os investimentos públicos civis são oportunidades para a obtenção de Contrapartidas, e reafirmou que, na proposta oportunamente apresentada ao Governo para o desenvolvimento do Cluster aeronáutico, a TAP e a futura aquisição de novos aviões constavam como instrumento de tal desenvolvimento, sendo um dos recursos privilegiados da negociação de Portugal com a AIRBUS com vista a defender os interesses nacionais neste sector da economia europeia.***

De todos os contactos resultou reforçar-se, assim, a convicção de que obter vantagens adicionais dos vencedores dos futuros concursos para os grandes projectos não apenas está ao alcance do País como é uma obrigação nacional. Ficou claro, também, que estes benefícios não resultarão automaticamente da acção e diligência das administrações das empresas públicas envolvidas, mas antes terão que ser o resultado de uma decisão política que a essas administrações cumpra dar concretização.

Ficou, também, claro que fazê-lo não implica ultrapassar ou violar normas comunitárias, exigindo apenas vontade política, porque inteligência e competência existem. O processo do Cluster Eólico explicou e comprovou isto mesmo.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Foi-nos transmitido que os concursos podem e devem ser elaborados para que os concorrentes assegurem vantagens adicionais para o País nos fornecimentos que envolvam tecnologias, sobretudo as que reforcem experiências e competências nacionais.

Foi referido como exemplo o seguinte: Em igualdade de condições técnicas de fornecimento, qualidade dos equipamentos, prazos e preços, deve ser assegurada a possibilidade do País seleccionar os fornecedores que garantam a criação de capacidade local para a manutenção dos equipamentos, ou os que garantam transferência de meios e tecnologias para empresas portuguesas, de forma a assegurar a maior eficiência dos equipamentos, uma vez que ficar dependente de manutenção vinda do exterior não só tornará a solução mais cara no longo prazo, como menos segura.

4.3- Dúvidas e preocupações persistentes

Após a audição do Sr. Ministro da Economia e da Inovação, a auscultação de diversas entidades, e com novos dados informativos entretanto divulgados pela comunicação social, o GT continuou sem alguns esclarecimento e respostas às suas dúvidas e ainda encontrou eco das mesmas em outras entidades, pelo que não pode deixar de expressar as suas preocupações, deixar alertas, e propor um conjunto de perguntas a apresentar ao Governo.

Comissão Permanente de Contrapartidas

Mesmo com o evidente esforço em curso ao nível da CPC, o GT entendeu que a forma como se traduzirá plenamente a actuação desta Comissão na utilização das Contrapartidas para induzir dinâmicas empresariais e científicas, poderá depender de algo mais do que da sua profissionalização e da solução das questões orçamentais.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Entre as dificuldades fáceis de antecipar, está a clarificação ou não do que quer o Estado fazer, até onde quer ir, com quem, e como poderá a CPC mobilizar diferentes sectores empresariais, áreas da administração pública e da governação (economia, transportes, ciência/ universidades) se não tiver a autoridade e o enquadramento institucionais adequados. Note-se que à CPC estão cometidas as Contrapartidas apenas das aquisições militares.

Consequentemente, o GT considerou que o acompanhamento regular da actividade, dos avanços e dificuldades da CPC, deveria, por isso, constituir uma preocupação regular da CAEIDR.

Papel do Estado no aproveitamento das oportunidades

Portugal tem, em curso de decisão ou em fase em arranque, um conjunto de investimentos militares e civis de muitos milhares de milhões de Euro, onde o Estado é o promotor.

Nas condições concretas da nossa economia, isto é, sua abertura ao exterior, sua dimensão, natureza periférica, nível de desenvolvimento tecnológico, e acrescida competição à escala global, o GT entende que o Estado tem que assumir um papel estratégico em matéria económica e tem que fazê-lo sem hesitações. É o que fazem países mais desenvolvidos, a começar pela vizinha Espanha.

Ao longo deste período de trabalho e de audições, não ficou claro, contudo, até onde o Governo pensa que deve ir o Estado no domínio da utilização efectiva das Contrapartidas.

No caso da TAP e da renovação da sua frota, não se percebeu se há alguma estratégia que a ligue com a promoção de um cluster aeronáutico no País. Não se percebeu se, para o Estado, a TAP é uma empresa estratégica, ou apenas um activo financeiro susceptível de permitir um encaixe financeiro para combater o défice das contas públicas, e cuja privatização apenas aguardará pela melhor oportunidade do mercado.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O GT expressou o seu receio de que a nova aquisição de aviões ficasse novamente marcada pela perda de oportunidades económicas e, eventualmente, tal como no passado, por algum tipo de suspeição.

Papel da CAEIDR e do GT

O GT considerou que, através da CAEIDR, a Assembleia da República devia acompanhar os grandes investimentos públicos referidos com um escrutínio acrescido e de forma sistemática, única maneira de corresponder à expectativa dos cidadãos. A Assembleia da República não deverá reagir ocasionalmente, e sobretudo em função do escrutínio da comunicação social, como aconteceu no passado e no caso concreto das Contrapartidas.

Nesse sentido, o GT sugeriu que a CAEIDR deveria manter o GT, eventualmente com nova composição e alargada a elementos de outras Comissões Permanentes.

4.4- Perguntas dirigidas ao Governo

Face à situação que expôs, o GT propôs que a CAEIDR formulasse ao Governo as seguintes perguntas:

a) Confirmação, ou não, do investimento da TAP na renovação da sua frota e, em caso afirmativo, esclarecimento sobre o benefício esperado em termos do sector aeronáutico nacional, e mais concretamente em termos de capacidade nacional acrescida na área da manutenção dos novos aviões.

b) Situação actual do processo de edificação dum cluster aeronáutico nacional, os vectores e componentes estratégicos do processo, a entidade responsável pela coordenação das medidas e das decisões da responsabilidade do Estado nesse processo, e qual o sentido e o papel da renovação da frota e da privatização da TAP nessa estratégia.

c) Se pensa o Governo utilizar os grandes projectos do TGV e do novo Aeroporto Internacional de Lisboa, entre outros, para promover não apenas a maior participação possível das empresas nacionais, como para trazer para o

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

País tecnologia e investimentos necessários, e em caso afirmativo quem, dentro do Governo, tem a responsabilidade de assegurar a coordenação das acções visando esses objectivos, incluindo a supervisão da organização do processo concursal e de júri.

III- PONTO DE SITUAÇÃO ACTUAL

Nos dias 23 de Setembro e 28 de Outubro de 2008, últimos, foram recebidas as respostas do Governo às questões colocadas em Março do mesmo ano.

As respostas do Governo foram dadas através de ofícios do MEI e do MOPTC (*vide* anexos I e J).

A 22 de Outubro de 2008 o GT reuniu com o Sr. Presidente e Vogais da CPC.

A 2 de Dezembro de 2008 o GT ouviu uma das empresas nacionais que celebraram contratos de Contrapartidas. Foi o caso da EFACEC.

Reunião com a Direcção da CPC:

Depois da audição com o Sr. Ministro da Economia e da Inovação, em Julho de 2007, justificava-se uma reunião com a CPC destinada a avaliar a sua situação actual em termos de meios disponíveis, actividade desenvolvida e resultados.

O Presidente da Comissão reconheceu as dificuldades de mobilização dos recursos financeiros prometidos, da articulação dos organismos nacionais que intervêm nestes processos. A CPC queixou-se de uma cultura pouco virada para a colaboração e de falta de autoridade para impor o cumprimento das Contrapartidas.

Foi manifestada a intenção de se proporem alterações legais ao Estatuto da CPC. Na altura desta reunião, um dos vogais da CPC ainda não se encontrava nomeado. O GT expressou a sua preocupação com a incapacidade do País de negociar Contrapartidas capazes de impulsionarem o desenvolvimento de um sector industrial aeronáutico.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

No entanto, elementos da CPC exprimiram a ideia de que um cluster aeronáutico não arranca por razões ligadas à indecisão do poder político, adiantando que tal desiderato é impossível quando o País já entrou e saiu duas vezes do projecto de construção do avião militar europeu A-400, e quando não se conseguiu que as OGMA assumissem a liderança de um tal cluster. Um País que se dispersa na compra de aeronaves não cria condições básicas para definir e aplicar uma estratégia para o sector industrial aeronáutico. As acções desgarradas só podem produzir resultados fracos.

Quando o GT mencionou o caso da renovação da frota da TAP, um dos elementos da CPC lembrou que o País sabia muito bem o que precisava de obter da AIRBUS no caso de a TAP comprar novos aviões. Esta observação é convergente com a informação, referida no Relatório Final, que menciona um estudo feito pelo INTELI, e apresentado em 2006, onde a futura renovação de aviões da TAP era um dos inputs no processo de construção de um cluster aeronáutico.

A CPC chamou a atenção para o processo legislativo nas instâncias europeias, onde se prevê para breve que as Contrapartidas das aquisições militares venham a ser limitadas, na sua aplicação, à indústria de defesa.

Resposta do MEI:

A resposta dada pelo Governo através do Gabinete do MEI (*vide* Anexo I), suscita diversas observações:

Quanto à questão do benefício esperado em termos do sector aeronáutico nacional com a renovação da frota da TAP, o MEI considerou simplesmente que o assunto não lhe dizia respeito, mas apenas ao MOPTC. Mais adiante perceber-se-á como esta resposta é inaceitável.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Quanto ao ponto de situação da edificação de um Cluster aeronáutico nacional, quanto à entidade responsável pela coordenação das medidas e decisões da parte do Estado nesse processo, e quanto ao sentido e papel da renovação da frota e da privatização da TAP nessa estratégia, o MEI transmitiu um conjunto de indicações que merecem os seguintes comentários:

Antes de mais, o MEI enfatiza que a edificação de um Cluster aeronáutico é essencialmente uma tarefa da iniciativa privada, e que o papel do Estado se reflecte na disponibilização de vários instrumentos, nos quais se inserem as Contrapartidas de aquisições militares. Em seguida explica o envolvimento da CPC, da AICEP e do IAPMEI – Instituto de Apoio às Pequenas e Médias Empresas e à Inovação.

Sobre esta matéria, o GT manifesta a seguinte posição:

Em primeiro lugar, não põe em causa o papel da iniciativa privada, mas considera que num sector com as características do aeronáutico, nenhum grupo económico relevante toma a iniciativa de investimento sem um sinal claro do Estado e dos contornos da sua estratégia nacional para o sector. Aliás, não se conhece nenhum caso de sucesso nacional neste sector sem uma aposta clara do Estado, a começar pelo exemplo da vizinha Espanha, passando pelo consórcio AIRBUS e o desenvolvimento do sector aeronáutico europeu, até ao norte-americano.

Por outro lado, não se acredita que o processo de edificação de um Cluster aeronáutico dispense as oportunidades como as que podem proporcionar a aquisição de aviões civis, como acontece com a TAP. Aliás, isso mesmo consta de um documento produzido pelo INTELI, sob os auspícios do MEI.

A resposta do MEI equivale a dizer que, quando aparecerem investidores, o MEI organizará os meios de apoio para o investimento. Não se vislumbra, portanto, qualquer desígnio de natureza estratégica.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Não nos parece ser este o caminho do Estado Português para reforçar a sua economia no sector aeronáutico e aproveitar o que já tem. O Estado tem de definir o que pretende e depois ir em busca dos meios, dos investidores e dos parceiros.

Mas nem nos parece que a posição expressa na resposta do MEI reflecta, sequer, a posição do Governo. Isso comprova-se, por exemplo, na aposta muito forte nas energias renováveis.

No caso da edificação do cluster industrial eólico, ficou clara uma estratégia e um impulso do Estado no sentido de o promover.

Mas, o GT estranha ainda mais esta resposta quando sabe que, em Setembro de 2005, o Grupo aeronáutico europeu, AIRBUS “insistiu”, junto do MOPTC, na sua disponibilidade para estudar a cooperação com a indústria Portuguesa, disponibilidade que teria sido manifestada durante uma visita a Paris de uma delegação portuguesa liderada pelo Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, e integrando o Presidente da TAP.

O GT sabe, ainda, que na sequência dessa “insistência” o MEI comunicou ao MOPTC o interlocutor do MEI nomeado para as negociações e forneceu documentação que ilustrava as potencialidades da indústria nacional e o interesse nessa área.

Assim, o GT não só não partilha da visão do MEI sobre como pode surgir um Cluster aeronáutico em Portugal e sobre o papel do Estado nesse processo, como considera que são necessárias explicações sobre os resultados da disponibilidade da AIRBUS para cooperar com a indústria nacional.

Quanto à questão relativa à importância para a economia nacional dos projectos de investimento do TGV e do novo Aeroporto de Lisboa, o MEI entendeu não fazer qualquer observação, considerando que se trata de matéria do MOPTC.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Esta situação está em linha com o que se passou na audição do Sr. Ministro da Economia e da Inovação que teve lugar em Julho de 2007.

Resposta do MOPTC:

A resposta dada pelo Governo através do Gabinete do MOPTC (*vide* Anexo J), suscita diversas observações:

Relativamente à questão da renovação da frota da TAP, o MOPTC confirma, indirectamente, o investimento na renovação da frota.

Depois, informa o GT que, nas aquisições de aviões civis, não se verifica a negociação de Contrapartidas como acontece com os aviões militares (o GT já o reconhece nos Relatórios anteriores) e acrescenta que o que ocorre nas aquisições como as da TAP é a obtenção de descontos nos preços, facilidades para formação de pessoal, fornecimento de determinados equipamentos e suporte para manutenção dos aviões. O GT regista que, para dar esta resposta, o MOPTC consultou a TAP.

Sobre esta matéria o GT manifesta a seguinte posição:

Antes de mais, o GT socorre-se da Internet, onde consta que o Presidente da TAP formalizou, em 26 de Novembro de 2007, um contrato de aquisição de novos aviões (até 25 aeronaves) no valor, ao preço de catálogo, de 2,51 mil milhões de Euro, com opção de mais três aviões, totalizando a encomenda um valor possível de 2,9 mil milhões de Euro.

Um investimento desta envergadura é, muito provavelmente, o maior até hoje levado a cabo por uma empresa portuguesa, equivalendo a 1,75% do PIB nacional.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O GT não acredita que sendo a TAP uma empresa detida pelo Estado um tal investimento tenha sido, ou possa ter sido, deixado exclusivamente ao critério de gestão da respectiva administração.

Não é concebível que a escolha do fornecedor tenha sido indiferente ao Estado e ao Governo, sobretudo tendo em atenção o volume do investimento e os interesses da nossa indústria.

Como se refere no Relatório Final, aprovado em Março de 2008 (página 8), várias entidades contactadas pelo GT foram inequívocas na consideração de que um tal investimento teria de se traduzir na obtenção de compensações para a economia nacional.

Neste contexto, a resposta do MOPTC é desconcertante e inaceitável. Mas essa situação torna-se ainda mais estranha quando o GT sabe, como referiu mais acima, que o grupo AIRBUS manifestou, em Junho de 2005, disponibilidade para estabelecer cooperação com a indústria portuguesa – e insistiu nisso a 14 de Setembro do mesmo ano. Conforme já se referiu, o GT sabe que o MEI respondeu positivamente a 12 de Outubro, nomeando o IAPMEI como interlocutor para as negociações necessárias e fornecendo informação sobre a indústria nacional, as suas potencialidades e interesses do País.

A primeira questão que se impõe esclarecer é se era verdadeira a disponibilidade da AIRBUS ou se se tratou apenas de um engodo para vender aviões.

Se foi este último o caso, como se permitiu a concretização posterior de um negócio desta envergadura? Poderia o Estado Português tolerar uma tal atitude a um grupo empresarial onde participam vários Estados europeus? Ou foi o MOPTC quem desistiu e/ou se desinteressou da cooperação da AIRBUS com a indústria nacional, e, se tal aconteceu, a que se deveu isso e quem o decidiu?

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

A Assembleia da República não pode deixar de promover uma clarificação exaustiva desta questão, com apuramento de eventuais responsabilidades.

A notícia saída num semanário, a 6 de Dezembro passado, onde se dava conta de a TAP ter cancelado a compra de oito dos aviões contratados, em nada altera as questões levantadas e as observações feitas.

Quanto ao **Novo Aeroporto de Lisboa e TGV**, as respostas do MOPTC suscitam as seguintes observações:

Novo Aeroporto: A resposta do MOPTC reproduz, no ponto n.º 1.2., passagens da Resolução do Conselho de Ministros (RCM n.º 20/2007, de 14 de Fevereiro – vide anexo N) onde se estabelece a missão da NAER – Novo Aeroporto, S.A.

Diz-se, no ponto 1.2.2 da resposta em apreço, que nas orientações para o processo concursal, a RCM não faz referência expressa à matéria objecto do relatório em apreço, isto é, o Relatório Final do GT da CAEIDR.

Neste ponto, recomeçam novamente as dúvidas.

Com efeito, na própria RCM, no seu n.º 3, estabelece-se que a alienação da ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. se fará através de concurso público internacional, cujos termos e condições devem obedecer a ...vários.... **princípios:**

E na alínea g) estabelece-se: ***Ponderação adequada entre encaixe financeiro para o Estado, proveniente do preço das acções da ANA, SA., as Contrapartidas pela cedência do serviço público, a qualidade do projecto apresentado a concurso e a salvaguarda de objectivos estratégicos de eficiência e competitividade do sistema aeroportuário nacional.***

A resposta termina lembrando que ***os grandes projectos nacionais têm carácter estruturante para a economia e não são passíveis de exigência de***

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Contrapartidas, uma vez que essa possibilidade apenas se coloca aos países em vias de desenvolvimento.

Assim, conclui afirmando que em vez da previsão de Contrapartidas nos processos relativos a grandes investimentos se deve considerar a criação de uma " ficha de informação" que permita às empresas nacionais conhecer atempada e devidamente os seus principais elementos.

O GT não questiona, no contexto do seu trabalho, o modelo de negócio relativamente a este investimento, nomeadamente a associação da construção do Novo Aeroporto à privatização da ANA, tendo como justificação aliviar o esforço financeiro a cargo do Estado num quadro de fortes limitações orçamentais.

Mas isso não impede que o Estado faça tudo para que de um tal investimento público resulte o maior impacto para a economia nacional, como é reconhecido na RCM.

Mas o conteúdo da resposta do MOPTC é uma contradição completa nos seus termos.

TGV:

Neste caso, a resposta refere que no planeamento deste investimento têm sido envolvidos os sectores académico, industrial e tecnológico português, com o claro objectivo de os despertar tendo em vista a sua potencial participação no projecto da RAV. E tal envolvimento tem vindo a ser concretizado das mais variadas formas, como *wokshops*, conferências e seminários, passando pela atribuição de bolsas de estudo.

É assumido que o projecto RAV constitui um precioso factor impulsionador da investigação e desenvolvimento, constituindo uma oportunidade para o reforço da

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

interacção entre centros de investigação e as empresas. Refere-se, ainda, que segundo os estudos, a incorporação nacional atinja 85-90%.

Esta é uma indicação que se reputa do maior interesse e que vem totalmente ao encontro das preocupações contidas nos relatórios do GT.

Além disso, não se pode deixar de observar que, neste caso, a RAV não se fica pela elaboração de uma “ficha de informação” como se referiu no caso do Novo Aeroporto.

Todavia, não se pode deixar de referir, também, que já se ouviu dizer no MOPTC que os processos que levem ao envolvimento das empresas nacionais acabam por encarecer os investimentos. E alguns contactos informais estabelecidos pelo GT com uma associação empresarial e algumas empresas interessadas em participar neste investimento revelaram receio de que neste projecto não se salvaguardem devidamente as oportunidades para uma grande incorporação nacional.

Em suma, embora neste caso a resposta do MOPTC se apresente formalmente em linha plena com as preocupações referidas anteriormente pelo GT, e em linha com o interesse das empresas e da economia nacional, não se tem garantia de que se estejam realizar as diligências e os contactos que uma tal perspectiva implicaria, nomeadamente de envolvimento das associações empresariais e da AICEP.

De alguns contactos estabelecidos, o GT recebeu, informalmente, o pedido de que a Assembleia da República faça tudo para assegurar que nestes grandes investimentos se promova a maior participação possível das empresas nacionais.

Reunião com representante da EFACEC:

Ao ouvir a EFACEC, o GT pretendia conhecer a experiência actual da empresa com respeito à utilização das Contrapartidas e ainda da sua perspectiva de poder

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

beneficiar da oportunidade de participar nos grandes projectos que são o Novo Aeroporto de Lisboa e do TGV.

O representante da EFACEC reconheceu que houve uma fase inicial em que a própria empresa não entendeu plenamente a oportunidade das Contrapartidas das aquisições militares. Quando essa perspectiva mudou, a empresa investiu fortemente em termos financeiros e organizacionais no sentido de aproveitar as oportunidades.

Com as aquisições militares dos novos submarinos, torpedos e novos helicópteros, a empresa assegurou contratos de Contrapartidas no montante de 211,5 milhões de Euro e preparou-se para os realizar através de 24 contratos, visando transferência de tecnologia, acesso a novos mercados e novas linhas de negócio.

Todavia, desde o início a empresa apercebeu-se das dificuldades de que o processo se revestia, devido à fragilidade contratual que o Estado tinha concluído com os consórcios fornecedores estrangeiros.

Seguiu-se um calvário de três anos de hesitações, complicações, e fuga dos consórcios estrangeiros à concretização dos negócios contratualizados com a EFACEC.

Para esta situação foi determinante um processo de contratualização dos fornecimentos militares sem garantias financeiras suficientes para os obrigar ao cumprimento das suas obrigações. Assim, depois de os fornecedores terem sido pagos, tornou-se muito difícil levá-los a cumprirem as suas obrigações com respeito às Contrapartidas.

Mas neste quadro também não ajudou, posteriormente, o funcionamento da própria CPC, sem os recursos humanos indispensáveis e com as vicissitudes de mudanças de direcção decorrente de mudança de Governo e as consequentes paragens no processo negocial.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Hoje, depois de inúmeras reuniões e viagens e apesar do empenho e da boa vontade da actual equipa da CPC, a execução foi-se esfumando para se reduzir a zero ao fim de três anos. Resta hoje, à empresa, a experiência deste processo, os custos e o esforço da CPC para tentar canalizar para a empresa algumas Contrapartidas disponíveis de outros fornecimentos.

No fim deste processo, os consórcios irão apenas negociar algumas penalizações, mas nada relevantes comparativamente com os compromissos.

O desenlace aqui descrito era algo admissível já no Relatório Intercalar. Além disso, um relatório mandado elaborar pelo actual Governo, e entregue em 2006, já alertava para as insuficiências do processo de negociação e de contratualização dos fornecimentos militares, o que deixava desprotegidas as Contrapartidas e as empresas beneficiárias, que assim ficavam muito dependentes da boa vontade dos fornecedores.

Esta situação está igualmente bem documentada nos relatórios da CPC, pelo que não se justificam mais audições sobre esta problemática.

IV- CONCLUSÕES

1- Este é o terceiro Relatório que o GT apresenta. O primeiro, Intercalar, destinava-se a estabelecer os dados e os passos para a conclusão deste dossier na CAEIDR. Seguiu-se um relatório designado formalmente de Relatório Final, mas que poderia ter sido designado de “Intercalar n.º2”, uma vez que os esclarecimentos obtidos com a audição do Sr. Ministro da Economia e da Inovação e a continuada ausência de qualquer resposta do MOPTC deixavam ainda várias questões sem resposta satisfatória.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Com as respostas escritas recebidas agora do MEI e MOPTC e com elementos de informação novos, o GT pode apresentar um novo relatório, ao qual retira qualquer termo sugerindo finalização deste dossier, uma vez que algumas questões inesperadas são suscitadas.

2- As oportunidades perdidas pelo País na negociação das Contrapartidas têm tido como causa primeira a incapacidade do poder político em definir estratégias ou, pelo menos de as manter ao longo de mais do que uma legislatura.

Depois, na prática, o processo inicia-se com uma má negociação dos contratos de fornecimentos (investimentos militares e civis) a que se junta também, em diversos casos, a falta de visão de algumas das empresas nacionais, que podiam e deviam aproveitar melhor as oportunidades criadas com a negociação dos fornecimentos.

Finalmente, integram esta cadeia negativa as insuficiências da Comissão Permanente de Contrapartidas, experimentadas desde a sua criação há mais de uma década.

Num tal quadro, só por milagre o País poderia alcançar melhores resultados nesta área.

No entanto, o quadro com o qual se caracteriza o processo associado à negociação e aproveitamento das Contrapartidas, não se aplica, felizmente, à totalidade do País, da sua administração, das suas empresas e da sua economia. O GT considera necessário clarificar porque é que acontece isto com as Contrapartidas e o que fazer em conformidade.

3- O processo de gestão das Contrapartidas contém situações ridículas de inclusão de exportação de concentrado de tomate ou têxteis e confecções, por troca com a compra de equipamentos militares ou civis de alta tecnologia. Por outro lado, a

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

negligente negociação dos contratos não tem salvaguardado o interesse das empresas nacionais uma vez concluídos os fornecimentos dos equipamentos. Este quadro abrange vários Governos e não apenas um.

A CPC relatou que só há pouco tempo conseguiu assegurar, finalmente, a regularização da manutenção dos helicópteros de busca e salvamento, os **EH-101 Merlin** da Força Aérea Portuguesa, adquiridos durante a vigência do Governo anterior. Esta situação, inacreditável, tinha levado a que uma parte da esquadrilha estivesse actualmente a ser utilizada para fornecimento de peças aos poucos helicópteros em funcionamento. Este tipo de situações normalmente é referido na comunicação social para ridicularizar países do terceiro mundo.

4- O GT procurou compreender e apresentar à Assembleia da República o essencial do processo nacional relacionado com as Contrapartidas. Nessa tarefa, apreciou as condições de enquadramento institucional e de funcionamento da CPC para a prossecução eficaz das suas atribuições.

No Relatório Final, o GT reconhecia importante a informação dada pelo Sr. Ministro da Economia e da Inovação sobre o reforço da CPC em meios humanos e em termos de financiamento das suas actividades, mas deixou dúvidas (n.º 5 das Conclusões, página 12) sobre se o modelo institucional seria suficiente para que a CPC pudesse realizar, com sucesso, as suas atribuições.

Passou-se mais de um ano e verifica-se que não só a CPC não tinha ainda, em Outubro último, os seus vogais todos nomeados, mas também persistia o problema de financiamento e a própria Direcção reconhecia dificuldades legais para cumprir as suas atribuições, considerando necessário introduzir novamente alterações ao Diploma que a criou.

Isto é, mesmo depois de uma década de dificuldades persistentes, a CPC continua a enfrentar limitações e obstáculos ao cumprimento da sua missão.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O GT não tem quaisquer dúvidas de que as dificuldades da CPC nada têm a ver com a competência e empenhamento dos seus dirigentes, os quais são reconhecidos não apenas pelo GT mas, igualmente, por outras entidades (Deputados da Comissão de Defesa da Assembleia da República e empresas contactadas).

Na avaliação do GT, o problema está na atribuição de uma missão a uma entidade à qual a instância política nunca atribuiu o poder institucional e os meios necessários para o efeito. Por esta razão, nunca a CPC pôde estabilizar a sua direcção e os seus recursos essenciais, nem adquirir capacidade e mobilidade junto do meio empresarial nacional e estrangeiro ou das instituições nacionais de investigação.

Mas, felizmente, o Estado Português tem organismos com meios, experiência consolidada, provas dadas em termos de eficácia, prestígio e mobilidade no meio empresarial. É o caso da AICEP ou do IAPMEI, para citar dois exemplos na esfera do MEI.

A matéria das Contrapartidas envolve grande capacidade de negociação e conhecimento das necessidades e capacidades do mundo empresarial nacional. O GT considera, por isso, que não se justifica insistir no actual modelo institucional para lidar com as Contrapartidas, havendo alternativas mais eficazes.

5- As perguntas colocadas pela Assembleia da República ao Governo, na sequência do Relatório Final, eram básicas, e, por isso, pediam respostas e esclarecimentos directos e coerentes.

Mas, como se pode constatar, e foi exposto nos pontos anteriores, as respostas acabaram não só por suscitar novas interrogações como, inclusive, inquietações. O GT considera que algumas das respostas são contraditórias com algumas

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

resoluções e com a acção prática do Governo no que toca à atracção do investimento e cooperação estrangeiros.

Recorde-se a RCM n.º 163/2005, de 18 de Outubro (*vide* anexo M), onde se assume a importância dos grandes investimentos públicos, e se dispõe que serão criadas equipas interministeriais de projecto, que têm como missão, entre outras (alínea a) do n.º 3), ***maximizar o seu impacte positivo na economia nacional.***

Depois, recordem-se os exemplos da iniciativa do Governo no domínio das energias renováveis, nomeadamente no desenvolvimento de um cluster industrial eólico, ou na futura construção no País de um automóvel eléctrico, o que contraria a afirmação do MEI relativamente ao cluster aeronáutico e ao aparente desinteresse manifestado quanto à importância da renovação da frota da TAP para esse objectivo e para a economia nacional.

Mas, para além dessa aparente divergência de motivações, no caso da compra de novos aviões pela TAP o GT foi confrontado com dados que, numa apreciação crua, não deixam de suscitar surpresa, interrogação e preocupação, tendo em conta os volumes de investimento envolvidos, a natureza do fornecedor e o que se supõe ser o interesse natural de um Estado da União Europeia. Se um Estado se confronta com uma oportunidade de desenvolvimento de cooperação ao nível industrial, associada directa ou indirectamente à aquisição de aviões, cooperação na qual tem, à partida, interesse, torna-se necessário explicar muito bem porque não se aproveita tal oportunidade e se mantém a aquisição de aviões.

V- PROPOSTAS

Na sequência do que antecede, o GT propõe:

1º- Que a Assembleia da República recomende ao Governo a integração da Comissão Permanente de Contrapartidas na AICEP, como forma de se ultrapassar as dificuldades, obstáculos e constrangimentos que têm limitado o desempenho daquela Comissão ao longo de mais de uma década.

2º- Que a Assembleia da República solicite ao Tribunal de Contas, com carácter de urgência, uma auditoria à TAP, com o objectivo de clarificar, pelo menos, as seguintes três situações:

- a) Processo da última aquisição de aeronaves, preços finais e preços de catálogo, bem como as garantias de transferências de tecnologia e de formação associadas à manutenção dos novos aviões.**
- b) Autonomia da administração da empresa na escolha do fornecedor e no processo negocial e o papel do MOPTC nesse processo.**
- c) Processo de aproveitamento desta aquisição para valorização da posição da indústria nacional do sector aeronáutico, cuja oportunidade foi inicialmente aceite pelo fornecedor, seus resultados e eventuais implicações finais.**

3º- Que, através do GT, a CAEIDR realize, no primeiro trimestre de 2009, uma iniciativa parlamentar envolvendo associações de empresas, instituições de investigação e especialistas nacionais, com vista a avaliar o impacto possível, na economia nacional, dos investimentos no Novo Aeroporto de Lisboa e no TGV, e as formas de o promover.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Palácio de S. Bento, 20 de Janeiro de 2009.

Grupo de Trabalho

O Presidente da Comissão

Ventura Leite (PS)

Rui Vieira

Hugo Velosa (PSD)

Hélder Amaral (CDS-PP)

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Anexos:

- Relatório Intercalar (Outubro de 2006), disponível em:
<http://www.parlamento.pt/sites/COM/XLEG/6CAEIDRposRAR/GTACposRAR/Paginas/default.aspx>
- Relatório Final (Março de 2008), disponível em:
<http://www.parlamento.pt/sites/COM/XLEG/6CAEIDRposRAR/GTACposRAR/Paginas/default.aspx>
- Intervenção do Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares no Plenário (Abril de 2008)
- Pedido de informação ao Governo (25 de Março de 2008)
- Insistência do Pedido de informação ao Governo (18 de Julho de 2008)
- Último pedido de informação ao Governo (23 de Setembro de 2008)
- RCM n.º 163/ 2005, de 18 de Outubro
- RCM n.º 20/ 2007, de 14 de Fevereiro
- Ofício de resposta do MEI
- Ofício de resposta do MOPTC

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

1. Intervenção do Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares no Plenário (Abril de 2008)

“O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares (Augusto Santos Silva): — Sr. Presidente, queria também associar-me às felicitações dirigidas ao grupo de trabalho, à Comissão de Assuntos Económicos e ao relator do grupo, o Sr. Deputado Ventura Leite.

Gostaria de dizer que, com a legislação publicada em Agosto de 2006, que colocou a Comissão Permanente de Contrapartidas na dupla tutela do Ministério da Defesa Nacional e do Ministério da Economia e Inovação, o Governo procurou criar novas condições para o trabalho dessa Comissão e o pleno aproveitamento das contrapartidas por parte do tecido económico e empresarial nacional.

De facto, o objectivo foi tornar a Comissão Permanente de Contrapartidas uma estrutura permanente com recursos adequados à sua função, criar também um sistema de critérios e de regras objectivas para tornar o processo das contrapartidas mais transparente e também mais previsível e investir a Comissão de uma atitude mais proactiva na condução do processo de criação de oportunidades de negócio e desenvolvimento associadas às contrapartidas devidas.

A lógica foi colocar mais economia, mais preocupação económica neste processo, de forma a tornar mais capazmente as contrapartidas como alavancas de processos de modernização da economia nacional com plena articulação ao plano tecnológico, que é uma linha de orientação transversal do actual Governo.

As contrapartidas não podem servir para disfarçar problemas de eficiência ou de competitividade das indústrias de defesa tradicionais; as contrapartidas têm de servir para modernizar as nossas indústrias de defesa, mas também criar, em torno delas ou para além delas, outros nichos de oportunidade de iniciativa económica.

É isso que explica que tenhamos acrescentado à prioridade, que não abandonámos, das indústrias nacionais de defesa outras prioridades das quais me permito distinguir as seguintes: em primeiro lugar, usar as contrapartidas também como uma alavanca para o desenvolvimento de um cluster nacional no sector aeronáutico; em segundo lugar, para reforçar as nossas competências nacionais nas áreas críticas das tecnologias de informação, comunicações e electrónica; em terceiro lugar, usá-las para favorecer o desenvolvimento de um sector muito dinâmico da nossa economia, qual seja o sector automóvel; e, finalmente, para imprimir aqui uma marca decisiva, que é a marca decisiva da modernização da economia portuguesa e da sua preocupação e «casamento» com o ambiente, que é justamente o campo das energias renováveis.

O trabalho da Assembleia da República, este relatório e as perspectivas de continuidade do trabalho levam o Governo a considerar que estão, assim, criadas melhores condições para que a Comissão Permanente de Contrapartidas possa cumprir a sua função e para que as contrapartidas possam servir melhor ao desenvolvimento da economia e da sociedade portuguesa.”

(Fonte: DAR I Série — Número 76, 26 de Abril de 2008)

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

2. Pedidos de informação ao Governo



Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional

EXCELENTÍSSIMO SENHOR
MINISTRO DOS ASSUNTOS
PARLAMENTARES

N/Refº: /6ª - CAEIDR

Data: 23 de Setembro de 2008.

Em 25 de Março de 2008, e após deliberação desta Comissão, foi remetido a V. Exa o Relatório Final do Grupo de Trabalho sobre o "*Processo relativo à determinação, negociação e acompanhamento de contrapartidas*", tendo posteriormente, na ausência de resposta, sido enviado um ofício de insistência a 18 de Julho.

Passados quase seis meses da data do ofício, e na ausência de qualquer resposta, venho por este meio solicitar os bons ofícios a V. Exa para que sejam remetidas, a esta Comissão, respostas aos pedidos de informação constantes no referido relatório, impreterivelmente até ao final do mês de Outubro.

Com os melhores cumprimentos,

O PRESIDENTE DA COMISSÃO,



(Rui Vieira)



COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR
MINISTRO DOS ASSUNTOS
PARLAMENTARES**

N/Ref: /6ª - CAEIDR

Data: 18.Julho.2008

Em 25 de Março de 2008, após deliberação desta Comissão, enviei a Vossa Excelência o Relatório final do Grupo de Trabalho sobre o "Processo relativo à determinação, negociação e acompanhamento de contrapartidas".

Tendo passado diversos meses da data do ofício, e na ausência de qualquer resposta, venho por este meio solicitar a insistência junto do referido membro do Governo com vista a que, com a maior brevidade possível, esta informação seja facultada aos membros da Comissão, de modo a dar cumprimento às competências da Comissão nesta matéria.

Com os melhores cumprimentos,

O PRESIDENTE DA COMISSÃO,

(Rui Vieira)



COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR
MINISTRO DOS ASSUNTOS
PARLAMENTARES**

N/Ref: 162/CAEIDR

Data: 25.03.2008

ASSUNTO: Relatório Final do Grupo de Trabalho sobre o “Processo relativo à determinação, negociação e acompanhamento de contrapartidas”

Na reunião da Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional do dia 4 de Março foi aprovado o Relatório Final referente ao “Processo relativo à determinação, negociação e acompanhamento de contrapartidas”, que se junta em anexo.

Neste contexto, solicito a V.^a Ex.^a o envio do documento, para os respectivos membros do Governo, para que esta Comissão possa ser habilitada com uma resposta o mais breve possível.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Comissão,

(Rui Vieira)

3. Resolução de Conselho de Ministros n.º 163/ 2005, de 18 de Outubro

6088

DIÁRIO DA REPÚBLICA — I SÉRIE-B

N.º 200 — 18 de Outubro de 2005

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2005

Os grandes projectos de investimento público constituem um importante factor de dinamização da economia, podendo contribuir de modo acrescido para a diversificação do tecido empresarial, criando emprego qualificado e acrescentando valor, tendo em conta o balanço económico externo de cada um, apresentando, ainda, uma especial valia sob o ponto de vista da sua inserção numa estratégia de desenvolvimento regional e, em geral, de crescimento e modernização do País.

No entanto, estes objectivos têm de ser adequadamente conjugados com os objectivos da política de estabilização e de rigor orçamental, pressupondo, por isso, uma forte articulação entre o Ministério das Finanças e da Administração Pública e os ministérios responsáveis pela implementação e pelo acompanhamento técnico dos projectos.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Estabelecer o enquadramento geral relativo ao acompanhamento do estudo e implementação dos grandes projectos que envolvam investimento público por parte de equipas de projecto interministeriais.

2 — Estabelecer que, para efeitos da aplicação da presente resolução, se entende por grandes projectos que requerem investimento público os projectos promovidos pelo Estado, exclusivamente ou em parceria com entidades privadas, independentemente do sector de actividade em que se insiram:

- a) Cujo investimento público exceda 250 milhões de euros; e ou
- b) Que, por despacho conjunto do Ministro de Estado e das Finanças e do ministro responsável pelo respectivo sector, sejam considerados projectos estruturantes para um sector de actividade económica ou para a economia nacional no seu todo ou que constituam uma especial valia sob o ponto de vista da sua inserção numa estratégia de desenvolvimento regional e, em geral, de crescimento e modernização do País.

3 — Determinar que, sem prejuízo do controlo e acompanhamento da execução financeira, nos termos da lei, de todos os projectos de investimento público, as equipas de projecto referidas no n.º 1 da presente resolução têm como missão:

- a) Assegurar o necessário acompanhamento dos projectos ao longo das diversas fases de concepção e implementação, com vista à sua adequada inserção nos objectivos do Governo e a maximizar o seu impacte positivo na economia;
- b) Apoiar o efectivo acompanhamento dos projectos ao nível governamental, com vista a assegurar um maior rigor na aplicação dos recursos públicos;
- c) Garantir uma eficaz articulação entre os serviços e organismos dos ministérios envolvidos, com vista a imprimir maior celeridade e eficácia à sua acção em benefício do respectivo projecto; e
- d) Antecipar eventuais dificuldades na concretização dos projectos e propor ao Governo a adopção de soluções para as mesmas.

4 — Estabelecer que as referidas equipas de projecto são constituídas por despacho conjunto do Ministro de Estado e das Finanças e do ministro responsável pelo sector de actividade em que se insere o projecto.

5 — Definir que as equipas de projecto são compostas por quatro elementos, sendo dois indicados pelo Ministro de Estado e das Finanças e dois pelo ministro responsável pelo acompanhamento e implementação de cada projecto, às quais podem ser associados outros elementos em função da especificidade do projecto.

6 — Determinar que as equipas de projecto reúnem com a periodicidade necessária em função do andamento dos trabalhos relativos aos projectos e ainda sempre que solicitado pelos representantes de um dos ministros referidos no número anterior.

7 — Determinar que as equipas de projecto apresentam trimestralmente aos membros do Governo que procederam à sua constituição um relatório sintético dos desenvolvimentos registados pelo projecto, que inclui, designadamente:

- a) O seu grau de implementação físico e financeiro;
- b) A análise de eventuais desvios detectados;
- c) Uma comparação entre o orçamento aprovado por fontes de financiamento e o custo estimado de conclusão do projecto em cada momento.

8 — Estabelecer que, por despacho conjunto do Ministro de Estado e das Finanças e do ministro responsável pelo sector de actividade em que se insere o projecto, exarado sob proposta devidamente fundamentada, as equipas de projecto sejam autorizadas a solicitar a colaboração necessária aos serviços e organismos sob a tutela de outros ministros não representados nas equipas de projecto.

9 — Determinar que a participação nas equipas de projecto agora definidas não confere direito a qualquer remuneração adicional, sendo as eventuais despesas decorrentes do seu funcionamento repartidas pelos orçamentos dos serviços e organismos de origem dos seus membros.

Presidência do Conselho de Ministros, 29 de Setembro de 2005. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

MINISTÉRIOS DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA AGRICULTURA, DO DESENVOLVIMENTO RURAL E DAS PESCAS.

Portaria n.º 1063/2005

de 18 de Outubro

Pela Portaria n.º 667-H5/93, de 14 de Julho, foi concessionada à Associação de Caça e Pesca de Redinha a zona de caça associativa de Redinha (B) (processo n.º 1393-DGRF), situada no município de Pombal, com a área de 1765 ha, e não 1992 ha, como é referido na citada portaria, válida até 14 de Julho de 2005.

Entretanto, a entidade concessionária veio requerer a sua renovação.

Cumpridos os preceitos legais, com fundamento no disposto nos artigos 37.º e 48.º e no n.º 1 do artigo 118.º do Decreto-Lei n.º 202/2004, de 18 de Agosto, em con-

4. Resolução de Conselho de Ministros n.º 20/2007, de 14 de Fevereiro

1144

Diário da República, 1.ª série — N.º 32 — 14 de Fevereiro de 2007

c) Designação de novo titular, no caso de expiração do mandato.

Artigo 26.º

Cooperação

1 — A Rádio e Televisão de Portugal, S. A., faculta ao provedor do ouvinte e ao provedor do telespectador os meios administrativos e técnicos necessários ao desempenho das suas funções.

2 — A remuneração do provedor do ouvinte e do provedor do telespectador é fixada pelo conselho de administração da Rádio e Televisão de Portugal, S. A., que igualmente assegura o pagamento das despesas necessárias ao prosseguimento das suas funções.

3 — Os órgãos, estruturas, serviços e trabalhadores da Rádio e Televisão de Portugal, S. A., e, em especial, os directores de programação e de informação devem colaborar com o provedor do ouvinte e com o provedor do telespectador, designadamente através da prestação e da entrega célere e pontual das informações e dos documentos solicitados, bem como da permissão do acesso às suas instalações e aos seus registos, sem prejuízo da salvaguarda do sigilo profissional.

Artigo 27.º

Competências

1 — Compete ao provedor do ouvinte e ao provedor do telespectador:

a) Receber e avaliar a pertinência de queixas e sugestões dos ouvintes e telespectadores sobre os conteúdos difundidos e a respectiva forma de apresentação pelos serviços públicos de rádio e de televisão;

b) Produzir pareceres sobre as queixas e sugestões recebidas, dirigindo-os aos órgãos de administração e aos demais responsáveis visados;

c) Indagar e formular conclusões sobre os critérios adoptados e os métodos utilizados na elaboração e apresentação da programação e da informação difundidas pelos serviços públicos de rádio e de televisão;

d) Transmitir aos ouvintes e telespectadores os seus pareceres sobre os conteúdos difundidos pelos serviços públicos de rádio e de televisão;

e) Assegurar a edição, nos principais serviços de programas, de um programa semanal sobre matérias da sua competência, com uma duração mínima de quinze minutos, a transmitir em horário adequado;

f) Elaborar um relatório anual sobre a sua actividade.

2 — O provedor do ouvinte e o provedor do telespectador devem ouvir o director de informação ou o director de programação, consoante a matéria em apreço, e as pessoas alvo de queixas ou sugestões, previamente à adopção de pareceres, procedendo à divulgação das respectivas opiniões.

3 — Os pareceres e as conclusões referidos nas alíneas b) e c) do n.º 1 são sempre comunicados aos responsáveis pelos serviços e pessoas visados, que, no prazo fixado pelo provedor ou, na sua ausência, no prazo máximo de cinco dias, devem comunicar resposta fundamentada ao respectivo provedor e adoptar as medidas necessárias.

4 — Os relatórios anuais do provedor do ouvinte e do provedor do telespectador devem ser enviados à Entidade Reguladora para a Comunicação Social até ao dia 31 de Janeiro de cada ano e divulgados anualmente,

pelos operadores que actuem ao abrigo de concessão do serviço público de rádio e de televisão, através do respectivo sítio electrónico ou por qualquer outro meio julgado conveniente.

CAPÍTULO VI

Dos exercícios sociais e aplicação de resultados

Artigo 28.º

Planos

1 — A gestão económica e financeira da sociedade é programada e disciplinada por planos de actividade e financeiros, anuais e plurianuais, bem como por orçamentos anuais de exploração e investimentos que consigam os recursos indispensáveis à cobertura das despesas neles previstas.

2 — Os planos financeiros devem prever a evolução das despesas, os investimentos projectados e as fontes de financiamento.

3 — Os planos plurianuais são actualizados em cada ano e devem traduzir a estratégia da empresa a médio prazo, integrando-se nas orientações definidas no planeamento para o sector em que a empresa se insere.

4 — Os exercícios coincidem com os anos civis.

Artigo 29.º

Aplicação de lucros

Os lucros de exercício, devidamente aprovados, têm a seguinte aplicação:

a) Um mínimo de 10% para constituição ou eventual reintegração da reserva legal, até atingir o montante exigível;

b) O restante para fins que a assembleia geral delibere de interesse para a sociedade.

CAPÍTULO VII

Pessoal

Artigo 30.º

Regime

Ao pessoal da sociedade aplica-se, de acordo com a natureza do respectivo vínculo jurídico, a lei geral do trabalho ou a lei civil.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2007

O Programa do XVII Governo Constitucional assume como prioridade, em matéria de mobilidade, a construção do novo aeroporto de Lisboa, na Ota, tendo em conta as limitações de capacidade, não superáveis, do Aeroporto da Portela para responder à evolução previsível da procura, nos médio e longo prazos, bem como os problemas ambientais e de segurança decorrentes da localização de um aeroporto em pleno meio urbano.

Em 22 de Novembro de 2005, o Governo procedeu à confirmação pública da nova localização do aeroporto

de Lisboa, tendo apresentado o conjunto de estudos realizados que fundamentam exaustivamente essa prioridade, bem como a localização seleccionada, e anunciado a data de 2017 para a abertura do novo aeroporto de Lisboa e para o encerramento, em simultâneo, do Aeroporto da Portela.

Na mesma data, o Governo incumbiu a NAER — Novo Aeroporto, S. A., de prosseguir os trabalhos necessários à concretização deste objectivo, tendo presente um conjunto de orientações, das quais se destacam a limitação de fundos públicos a afectar ao projecto, a minimização de riscos para o Estado, a optimização da valorização dos activos públicos e a necessidade de preservar a coerência do sistema aeroportuário nacional.

O programa de privatizações para o biénio de 2006-2007, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 24/2006, de 28 de Fevereiro, prevê para 2007 a privatização da empresa ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., e a necessidade de decidir sobre a forma ou modelo mais adequado para concretizar esta transacção, tendo presente o modelo de contratualização do novo aeroporto de Lisboa.

De acordo com o calendário apresentado em 22 de Novembro de 2005, foram apresentadas, em Julho de 2006, as orientações estratégicas para o sistema aeroportuário nacional, incluindo um plano de acções necessárias à sua concretização.

Tomadas estas decisões estratégicas e à luz do aprofundamento dos diversos estudos necessários à implementação do novo aeroporto de Lisboa, realizado pelo Governo no último ano, considera-se que a aprovação do modelo de transacção do novo aeroporto de Lisboa constitui um importante passo neste processo, já que permite não só consolidar e ultimar os trabalhos necessários à concretização dos objectivos traçados mas também que se iniciem, a partir de agora, aos diversos níveis, os trabalhos de preparação do procedimento concursal de escolha do parceiro privado, bem como de definição do âmbito de activos que integrarão a empresa objecto de privatização.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Determinar que a privatização da ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., e a contratação da concepção, construção, financiamento e exploração do novo aeroporto de Lisboa, a localizar na Ota, sejam realizadas através de uma operação única que conjugue aquelas componentes.

2 — Determinar que a exploração do serviço público aeroportuário será efectuada em regime de concessão, no quadro de um modelo regulatório adequado, tendo em vista a prossecução do interesse público e a salvaguarda de objectivos de eficiência e competitividade.

3 — Reafirmar o encerramento da exploração do Aeroporto da Portela, em simultâneo com o início, em 2017, da exploração do novo aeroporto de Lisboa.

4 — Determinar que a operação referida no n.º 1 seja concretizada através de concurso público internacional a ser aberto no 2.º semestre de 2007, regido por diploma específico, cujos termos e condições devem obedecer aos seguintes princípios:

a) Alienação de uma percentagem de controlo do capital da ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., tendo em conta os estudos e acções realizados, nomeadamente, após aprovação dos modelos de concessão e regulatório

e depois de concluídas as avaliações económico-financeiras legalmente exigíveis;

b) Manutenção da coerência do sistema aeroportuário nacional, tendo presente as orientações estratégicas para o sector aeroportuário nacional e a sua competitividade no contexto internacional;

c) Definição dos resultados de desempenho do sistema aeroportuário nacional pretendidos, com inclusão obrigatória de parâmetros de avaliação adequados, em termos de eficiência, equidade, segurança e qualidade;

d) Criação de condições de abertura, ao nível de projecto e de prestação de serviços, a propostas inovatórias dos potenciais interessados que se traduzam na melhoria dos parâmetros de desempenho referidos na alínea anterior;

e) Viabilidade do projecto do novo aeroporto de Lisboa, num contexto de limitação de fundos públicos, nacionais e comunitários, restrito a um máximo de 600 milhões de euros;

f) Distribuição optimizada e equitativa de riscos e benefícios, entre o Estado e o privado a seleccionar, garantindo a minimização dos encargos para o Estado;

g) Ponderação adequada entre o encaixe financeiro para o Estado, proveniente do preço das acções da ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., assim como das contrapartidas pela cedência do serviço público, a qualidade do projecto apresentado a concurso e a salvaguarda de objectivos estratégicos de eficiência e competitividade do sistema aeroportuário nacional.

5 — Determinar que a operação referida no n.º 1, para garantir os princípios de transparência e rigor, deve, nomeadamente, assegurar o acompanhamento, a monitorização e a avaliação, de forma contínua, por auditores externos e pela equipa de projecto encarregue do acompanhamento do estudo e implementação do projecto do novo aeroporto de Lisboa, criada ao abrigo do enquadramento constante na Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2005, de 18 de Outubro, assim como o esclarecimento dos cidadãos, através de uma ampla divulgação pública da operação.

6 — Incumbir, conjuntamente, os Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações da prossecução, no quadro das respectivas competências, das acções necessárias à concretização das determinações constantes da presente resolução, conferindo-lhes os poderes necessários para a prática dos mesmos, sem prejuízo da necessária articulação com os demais ministérios competentes em razão da matéria.

Presidência do Conselho de Ministros, 25 de Janeiro de 2007. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Decreto-Lei n.º 31/2007

de 14 de Fevereiro

O Decreto-Lei n.º 51/2006, de 14 de Março, criou o Conselho de Garantias Financeiras à Exportação e ao Investimento, extinguindo o Conselho de Garantias Financeiras, criado pelo Decreto-Lei n.º 126/91, de 22 de

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

5. Ofício de resposta do Ministério da Economia e da Inovação



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Of.º n.º 9598 MAP - 25 Setembro 08

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão
Parlamentar de Assuntos
Económicos, Inovação e
Desenvolvimento Regional
Dr. Rui Vieira

ASSUNTO: RELATÓRIO FINAL DO GRUPO DE TRABALHO SOBRE O PROCESSO RELATIVO À DETERMINAÇÃO, NEGOCIAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DAS CONTRAPARTIDAS

Em cumprimento do despacho do Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares, cujo teor se transcreve:

**“Transmita-se ao Sr. Presidente da Comissão de Assuntos Económicos.
25.09.08
As) Augusto Santos Silva”**

junto envio cópia do ofício 7005 de 25 do corrente, do Gabinete do Ministro da Economia e da Inovação.

Com os melhores cumprimentos, *Amélia Pereira*

A Chefe do Gabinete



Maria José Ribeiro

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA Divisão de Apoio às Comissões CAEIDR N.º Único 278429 Entrada/Saída n.º 505 Data: 26/9/2008

OMF

Palácio de S. Bento - 1249-068 Lisboa - PORTUGAL * Telef: + 351 21 392 05 00 * Fax: + 351 21 392 05 15

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

3173
25-09-2008

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO



GABINETE DO MINISTRO

*Transmitido a S.
Presidente da Comissão*

GABINETE do MINISTRO
dos ASSUNTOS PARLAMENTARES

Entrada N.º 6049

Data 25/09/2008

Exma. Senhora *de Assunto Econ.*
Chefe do Gabinete de S. Ex.ª o Ministro
dos Assuntos Parlamentares
Palácio de S. Bento *mrcal*
1249-068 LISBOA

28.09.2008

S/referência

S/comunicação de

O MINISTRO *AS* dos ASSUNTOS
PARLAMENTARES
Augusto Santos Silva
Proc. 10.07.05/08
Reg. 7005

Assunto: Relatório Final do Grupo de Trabalho sobre o "Processo relativo à determinação, negociação e acompanhamento da Contrapartidas"

Em referência ao v/ofício nº 7557, de 18.07.2008, encarrega-me S. Ex.ª o Ministro da Economia e da Inovação, de junto enviar a V. Ex.ª. Nota deste Gabinete, e anexo, tendo em vista dar resposta às questões suscitadas pela Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional, referente ao assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

Pedro de Almeida Matias

/al

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO



GABINETE DO MINISTRO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO

NOTA

Assunto: Relatório Final do Grupo de Trabalho sobre o “Processo relativo à determinação, negociação e acompanhamento da Contrapartidas”

Relativamente às questões formuladas pela Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional no Relatório Final relativo ao Processo das Contrapartidas, nomeadamente no ponto 2 do Capítulo VIII – Propostas, apresentam-se, de seguida, as respostas relacionadas com as competências do Ministério da Economia e da Inovação. Em Anexo, remete-se uma reflexão da CPC sobre o teor do Relatório Final produzido, que inclui a identificação de casos concretos de utilização das contrapartidas, com impacto no sector aeronáutico nacional.

a) Confirmação, ou não, do investimento da TAP na renovação da sua frota e, em caso afirmativo, esclarecimento sobre o benefício esperado em termos do sector aeronáutico nacional, e mais concretamente em termos de capacidade nacional acrescida na área da manutenção dos novos aviões.

Não aplicável, por se tratar de matérias do âmbito do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, também questionado.

b) Situação actual do processo de edificação dum cluster aeronáutico nacional, os vectores e componentes estratégicos do processo, a entidade responsável pela coordenação das medidas e das decisões da responsabilidade do Estado nesse processo, e qual o sentido e o papel da renovação da frota e da privatização da TAP nessa estratégia.

O papel do Estado na “edificação dum cluster aeronáutico nacional”, que é, essencialmente, uma tarefa da iniciativa privada, reflecte-se na disponibilização de vários instrumentos nos quais se inserem as contrapartidas de aquisições militares.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO



GABINETE DO MINISTRO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO

Tratando-se de um sector de grande relevância para a consolidação de competências aos mais diversos níveis, fazendo apelo, para além das capacidades das empresas, a conhecimentos quer das Universidades, quer de Centros Especializados, entende-se que a recente publicação do Regulamento do Enquadramento das Estratégias de Eficiência Colectiva poderá constituir uma oportunidade para que os diversos agentes venham a promover a criação de um Pólo de Competitividade e Tecnologia, como instrumento indutor da dinamização do cluster aeronáutico, nas suas várias dimensões. Está já aberto, até 15 de Outubro de 2008, o concurso para o reconhecimento de Pólos de Competitividade e Tecnologia cujo processo de decisão estará concluído até 31 de Dezembro.

O Ministério da Economia e da Inovação, por outro lado, tem fomentado o desenvolvimento de várias iniciativas e intenções de investimento privado, através das seguintes entidades:

- A CPC, no âmbito dos processos de contrapartidas, tem vindo a induzir o estabelecimento de relações entre empresas nacionais e empresas de referência no sector, fomentando a transferência de tecnologia, bem como a estimular o aparecimento de novos projectos de investimento.
- A AICEP tem vindo a acompanhar várias intenções de investimento no sector, o que, a concretizarem-se, terão potencial para se tornarem no embrião de um futuro cluster em Portugal.
- O IAPMEI, utilizando as suas participadas, tem vindo a apoiar a capacitação e consolidação de um núcleo de PME nacionais, promovendo, em articulação com a CPC e a AICEP, a sua integração em cadeias de fornecimento internacionais.

O conjunto de iniciativas em acompanhamento, a concretizarem-se, poderão criar a massa crítica necessária para que os agentes económicos, as Universidades e as demais entidades relevantes possam identificar projectos estruturantes de apoio à consolidação do sector em Portugal, com vista a apresentarem uma candidatura ao Enquadramento das Estratégias de Eficiência Colectiva, para o reconhecimento formal de um Pólo de Competitividade e Tecnologia do sector. A acontecer, o Estado associar-se-á à estratégia definida e acompanhará a sua implementação, desenvolvendo as acções que, de forma articulada, possam favorecer o sucesso desta iniciativa.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO



GABINETE DO MINISTRO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO

- c) Se pensa o Governo utilizar os grandes projectos do TGV e do novo Aeroporto Internacional de Lisboa, entre outros, para promover não apenas a maior participação possível das empresas nacionais, como para trazer para o País tecnologia e investimentos necessários, e em caso afirmativo quem, dentro do Governo, tem a responsabilidade de assegurar a coordenação das acções visando esses objectivos, incluindo a supervisão da organização do processo concursal e de júri.

Não aplicável, por se tratar de matérias do âmbito do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, também questionado.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

01/10/2008 11:11 213245440

MIN. ECONOMIA

PÁG. 02/08



MINISTÉRIOS DA DEFESA NACIONAL E ECONOMIA E DA INOVAÇÃO COMISSÃO PERMANENTE DE CONTRAPARTIDAS

ANEXO I

O Relatório Final do Grupo de Trabalho da Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional da Assembleia da República sobre o "Processo relativo à determinação, negociação e acompanhamento de contrapartidas" abarca de uma forma indistinta: 1) as contrapartidas associadas às aquisições de equipamentos de defesa; e 2) a estratégia que deverá estar associada aos grandes investimentos públicos civis, em modelo a definir.

I

Apenas as contrapartidas associadas à aquisição de equipamentos de defesa estão sujeitas a um regime legal perfeitamente definido e enquadrado.

A CPC tem por seu lado um mandato bem delimitado: " A CPC tem por missão definir e implementar a política nacional em matéria de contrapartidas e programas de cooperação industrial, bem como estudar, promover, avaliar e acompanhar a execução e fiscalização dos processos de contrapartidas ou de cooperação Industrial a desenvolver no âmbito de programas de aquisição de equipamentos e sistemas de defesa".

Tendo em atenção quanto precede abster-me-ei de me referir à problemática dos grandes investimentos públicos civis que se situa fora da área da competência da CPC.

Permito-me apenas chamar a atenção para o conteúdo do artigo 296, nº1, b) do Tratado da Comunidade Europeia que permite que os Estados membros derroguem as regras do mercado interno quando estão em jogo os seus interesses de segurança essenciais e que estejam relacionadas com a produção ou o comércio de armas, munições e material de guerra.

O mesmo artigo 296 no seu nº 2 refere a lista dos produtos aos quais se aplicam as disposições da alínea b) do nº 1.

Esta legislação comunitária permite e enquadra o âmbito das contrapartidas como especificamente está mencionado no art. 2º nº 1 do Dec-Lei nº 154/2006, de 7 de Agosto, que estabelece o Regime Jurídico das contrapartidas.

Não incluindo todavia os investimentos públicos civis fica em aberto a questão de qual o modelo, que deverá ser fixado para os mesmos em apoio de uma estratégia para obter o máximo de benefícios directos e indirectos daqueles investimentos.

Trata-se de uma matéria que, como já referi, sai fora da área da competência da CPC.



MINISTÉRIOS DA DEFESA NACIONAL E ECONOMIA E DA INOVAÇÃO
COMISSÃO PERMANENTE DE CONTRAPARTIDAS

II

Quanto às questões levantadas com respeito às contrapartidas associadas às aquisições de equipamentos de defesa permito-me fazer as seguintes observações:

O relatório começa por salientar o quadro persistente e frustrantemente negativo e os resultados medíocres das contrapartidas associando-os ao mau desempenho do Estado e em diversos casos à atitude das próprias empresas nacionais.

Reconheça que, com vista a "ultrapassar este quadro lastimável", o Governo deu um passo na boa direcção clarificando o quadro legal das contrapartidas, revendo o estatuto da CPC e dotando esta dos adequados meios humanos e financeiros.

Reconhece igualmente como passo na boa direcção a integração funcional e física da CPC no Ministério da Economia e da Inovação sob a tutela deste.

Sublinhe-se que, seja pela má aceitação das contrapartidas, seja pela contrariedade com que são cumpridas pelos fornecedores, seja por não suscitarem o grau de confiança requerida por parte das empresas, as frustrações que sentimos não são exclusivas do nosso país. Muito pelo contrário elas são mais ou menos generalizadas, com algumas excepções e algumas histórias de sucesso.

Mais uma razão para que tenhamos um quadro legal e os mecanismos institucionais adequados para que possamos actuar de forma sistemática e profissional que promova uma acção eficaz, objectiva e transparente.

O Governo assim o entendeu e actuou em conformidade quando criou a legislação agora em vigor.

Com o estabelecimento de uma estrutura permanente e a criação de um sistema de regras e critérios objectivos foram criadas as condições para a CPC poder actuar de forma mais sistemática, mas também mais interveniente e pró-activa, obedecendo a uma estratégia de médio e longo prazo definida em concerto com os objectivos globais do Governo, nomeadamente com o plano tecnológico, procurando dar maior eficácia e maior coerência aos programas de contrapartidas.

Por outro lado, a integração da CPC quer sob o ponto de vista orgânico, quer físico e a proximidade da sua tutela, no Ministério da Economia e da Inovação (continua contudo a manter-se igualmente a tutela do Ministro da Defesa Nacional) pretendeu dar um sinal da proeminência dos factores económicos na construção, valorização e execução dos programas de contrapartidas.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

01/10/2008 11:11

213245448

MIN. ECONOMIA

PÁG. 04/08



MINISTÉRIOS DA DEFESA NACIONAL E ECONOMIA E DA INOVAÇÃO COMISSÃO PERMANENTE DE CONTRAPARTIDAS

Reforçando este ponto, a lei estabelece como principais objectivos a tomar em consideração na definição dos programas de contrapartidas a sua contribuição para o desenvolvimento da economia portuguesa e os seus efeitos estruturantes e inovadores.

Quanto à efectiva afectação à CPC dos adequados meios humanos e financeiros, o problema não tem sido de fácil solução e tem vindo a arrastar-se por diversas razões, sobretudo de ordem administrativo-financeira.

Estamos hoje mais perto de uma solução estável mas ainda persistem algumas lacunas que se espera sejam resolvidas a breve prazo.

Sublinhe-se que estamos bem conscientes que não chega o estabelecimento de um novo quadro institucional e jurídico das contrapartidas com meios humanos e financeiros adequados e regras e critérios bem definidos.

É necessário que os procedimentos sejam progressivamente melhorados sobretudo no respeitante à interacção da CPC com as empresas portuguesas, com as associações empresariais e com os outros organismos do Estado.

Quanto ao clima de confiança por parte dos empresários, saliente-se que é uma preocupação do Governo o estabelecimento da credibilidade das contrapartidas e uma boa e saudável interacção entre a CPC e as empresas, que se deseja seja o mais intensa e transparente que possível.

A CPC tem vindo a desenvolver esforços neste sentido, e propõe-se, na medida dos seus meios, continuar a desenvolvê-los, nomeadamente através das seguintes acções:

- certificação das empresas portuguesas e dinamização da sua participação nos programas de contrapartidas;
- divulgação junto das empresas de toda a matéria relevante relativa às contrapartidas;
- constituição e actualização de uma base de dados com todas as empresas certificadas ou candidatas à certificação que detenham capacidades e tecnologias adequadas à sua participação no âmbito das contrapartidas;
- promoção de consórcios de empresas para se candidatarem a projectos de contrapartidas;
- estabelecimento de uma bolsa de projectos que possam manter-se em carteira e ser apresentados aos potenciais fornecedores de contrapartidas;
- criação de um site da CPC e informatização de todos os programas;
- elaboração de um manual que defina os procedimentos e regras relativas às contrapartidas.

Esperamos que estas acções possam conduzir ao reforço de uma cultura de cooperação com as associações empresariais e com as empresas e que todos os



MINISTÉRIOS DA DEFESA NACIONAL E ECONOMIA E DA INOVAÇÃO
COMISSÃO PERMANENTE DE CONTRAPARTIDAS

esforços e melhorias conseguidas sejam conducentes à criação do clima de confiança em relação à CPC e às contrapartidas por parte dos empresários.

É fundamental por outro lado que o reforço da cultura de cooperação se reflecta também numa boa e sistemática colaboração intersectorial com os organismos do Estado, em especial com os da Defesa e desde o início dos processos de aquisição dos equipamentos.

Saliente-se a este respeito que, embora se reconheça que o objectivo de satisfazer as necessidades das Forças Armadas na aquisição do armamento juntamente com o problema do respectivo custo, constituam questões prioritárias a resolver, não deverão deixar de ser equacionadas soluções no âmbito de uma visão global integrada que abranja simultaneamente a questão das contrapartidas associadas a essa aquisição.

As aquisições deverão assim ser sempre olhadas não apenas como via para a satisfação imediata das necessidades das Forças Armadas, mas como instrumento de Política Económica e um meio privilegiado para potenciar oportunidades para o desenvolvimento de uma estratégia nacional que, em última análise, reverterá em benefício das próprias Forças Armadas, se nela estiver englobada uma preocupação em assegurar a sustentabilidade dos projectos e em não esgotar temporalmente com a vida dos projectos os ganhos que se venham a obter através do processo global de negociação.

Neste contexto, deverá ser colocado um especial cuidado na fase de concepção e desenvolvimento de um projecto de aquisição de equipamento de defesa, devendo todos os aspectos ser ponderados dentro de um quadro global e integrado que não deixe de fora nenhuma das áreas relevantes para a análise e avanço do processo.

III

Um dos pontos referidos no relatório é a situação quanto à operacionalidade dos helicópteros EH 101 considerando-a "com mais uma ilustração dolorosa, dos problemas associados ao processo deficiente de negociação das últimas contrapartidas das aquisições militares".

Importa esclarecer o seguinte:

O processo das contrapartidas associado ao processo de aquisição dos EH 101 constitui uma permanente fonte de dores de cabeça e talvez possa servir no futuro como modelo daquilo que não se deva fazer.

Mas deve todavia sublinhar-se que o problema da operacionalidade das aeronaves, que está ligado ao problema da sua manutenção, não é consequência das contrapartidas ou do modo como estas foram negociadas.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

01/10/2008 11:11

213245440

MIN. ECONOMIA

PÁG. 06/08



MINISTÉRIOS DA DEFESA NACIONAL E ECONOMIA E DA INOVAÇÃO COMISSÃO PERMANENTE DE CONTRAPARTIDAS

É exactamente o contrário. Porque o problema da manutenção não teve nunca uma solução satisfatória está-se neste momento a procurar resolvê-lo usando a alavanca das contrapartidas.

É um processo complexo e difícil e de resultado incerto.

Estamos neste momento numa fase crucial que envolve a renegociação do contrato de contrapartidas que terá em conta o problema da manutenção e o estabelecimento de uma subsidiária da Agusta Westland em Portugal com actividades no campo da aeronáutica (sobretudo engenharia mas também e I & D).

IV

Quanto ao pedido de informação ao Governo constante da Secção VIII, nº 2, b) relativo à edificação de um cluster aeronáutico nacional, desejava salientar o seguinte:¹

A CPC tem vindo a orientar a sua actividade com base numa estratégia delineada em função da estratégia global do Governo e procurando desta forma assegurar uma coerência dos programas de contrapartidas e de cooperação industrial e a que sejam alcançados os efeitos a médio e longo prazo desses programas e a sua sustentabilidade.

Neste sentido a CPC tem procurado desenvolver a sua acção privilegiando, por um lado, as áreas definidas pelo Governo como prioritárias e, por outro, dando corpo às orientações consubstanciadas pelas medidas do PNACE e do Plano Tecnológico.

Assim, na estruturação ou reestruturação dos programas de contrapartidas, a CPC tem atribuído prioridade aos projectos industriais:

*A CPC é responsável pela execução de cinco das medidas inseridas no Plano Tecnológico, relativas ao eixo da Inovação (Eixo 3), entre as quais se incluem as acções relativas à Medida 3-013: Criação e implementação de um programa de dinamização da indústria aeronáutica a partir dos programas de contrapartidas, cuja dinâmica deu origem a uma discussão mais abrangente, envolvendo o Gabinete do Primeiro Ministro e o GCNELPT, centrada na dinamização de um Pólo de Competitividade e Tecnologia Aeroespacial.

Nesse âmbito, foi criado um grupo de trabalho composto por várias entidades dos vários Ministérios relevantes para a matéria em causa, nomeadamente, MEI, MDN, MOPTC e MCTES.

Pretende-se essencialmente a implementação de uma estratégia nacional para o desenvolvimento de um *cluster* aeroespacial em Portugal, aproveitando as sinergias das oportunidades já existentes, em particular as geradas a partir de programas de contrapartidas, e criando condições para o desenvolvimento de novas oportunidades a médio e longo prazo para o tecido industrial nacional.



MINISTÉRIOS DA DEFESA NACIONAL E ECONOMIA E DA INOVAÇÃO
COMISSÃO PERMANENTE DE CONTRAPARTIDAS

- Com impacto no desenvolvimento de um **cluster aeronáutico nacional** (indústria de grande intensidade tecnológica, associada a transacções de bens e serviços de elevado valor acrescentado e indutora de investimento em I&D e inovação), aproveitando as sinergias resultantes de uma ligação privilegiada com os principais "prime contractors" mundiais;
- Que promovam o reforço das competências na área das **tecnologias de informação, comunicação e electrónica**;
- Que contribuam para a consolidação do **sector automóvel nacional**;
- Que reforcem a capacidade nacional para uma maior independência energética, com especial relevo para projectos no campo das **energias renováveis**.

Não pondo de lado as exigências da Lei, a CPC dá igualmente **relevância à criação de competências nacionais para a integração da indústria na cadeia de valor associada ao ciclo de vida dos equipamentos a adquirir**, dando prioridade ao desenvolvimento de competências em **tecnologias de duplo uso**.

No plano concreto, a CPC já negociou em 2007 o contrato de contrapartidas associado à **modernização dos 5 aviões P3 ORION** com a Lockheed Martin no quadro da nova legislação seguindo o novo modelo.

Assumindo um papel pro-activo na identificação dos autores e projectos e prestando um acompanhamento permanente à definição dos mesmos desde o início do processo até à assinatura dos acordos, indicámos à Lockheed Martin as áreas que privilegiávamos e os tipos de projectos que favorecíamos.

Divulgámos às empresas constantes do nosso banco de dados informação sobre as negociações e servimos de facilitador de grande número de contactos.

Chegámos a um programa todo ele centrado no sector aeronáutico.

O projecto principal, refere-se ao desenvolvimento de UAVs destinado ao desenvolvimento da capacidade nacional num segmento estratégico da indústria aeronáutica.

Conseguimos reunir 14 organizações do sector aeronáutico (incluindo 10 PME's, 3 centros de I&D e uma grande empresa) e contribuimos para o desenvolvimento do necessário entendimento com vista à formação do consórcio que se veio a estabelecer.

Os outros projectos são também no sector aeronáutico e procuram assegurar, um, o reforço da competência nacional no desenvolvimento de software operacional através

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

01/10/2008 11:11 213245448

MIN. ECONOMIA

PÁG. 08/08



MINISTÉRIOS DA DEFESA NACIONAL E ECONOMIA E DA INOVAÇÃO COMISSÃO PERMANENTE DE CONTRAPARTIDAS

da criação de capacidade local para intervir no sistema de missão dos P 3 e o outro, o reforço da actividade do maior integrador aeronáutico nacional, a OGMA.

Estamos por outro lado a renegociar o programa de contrapartidas associado à aquisição dos Helicópteros EH 101, procurando por um lado facilitar uma solução estável para o problema da manutenção dos aparelhos, considerado de importância estratégica pelo Governo, envolvendo a OGMA, empresa âncora no sector aeronáutico e ao mesmo tempo estimulando a Agusta Westland a estabelecer uma empresa subsidiária em Portugal cobrindo nomeadamente as áreas de investigação, desenvolvimento e engenharia, todas no sector aeronáutico.

As negociações, que têm sido particularmente difíceis e complexas, encontram-se numa fase crucial, que se espera possa conduzir a uma conclusão satisfatória do processo até ao final de Maio.

Também no programa de contrapartidas associado à aquisição dos aviões de transporte tático C295 com a EADS CASA se deverá brevemente entrar numa 2.ª fase em que se prevê a continuação de um forte envolvimento da OGMA.

A OGMA assumirá a responsabilidade pela fabricação de cerca de uma centena de peças e pela gestão integrada de todo o processo de subcontratação relativamente àquele fabrico.

Da mesma forma, o programa de contrapartidas associado à modernização dos F-16 (Mid Life Upgrade) inclui uma série de projectos no sector aeronáutico.

Finalmente, Iniciámos agora as negociações com a Northrop Grumman com respeito aos Targeting Pods para os F-16.

Todos os projectos apresentados são no sector aeroespacial.

A Northrop deseja estabelecer uma parceria estratégica com uma empresa portuguesa na área espacial prevendo-se transferência de tecnologia e a criação de novas competências.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

6. Ofício de resposta do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Ofº n.º 10552 MAP - 27 Outubro 08

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão
Parlamentar de Assuntos
Económicos, Inovação e
Desenvolvimento Regional
Dr. Rui Vieira

ASSUNTO: RELATÓRIO FINAL DO GRUPO DE TRABALHO SOBRE O “PROCESSO RELATIVO A DETERMINAÇÃO, NEGOCIAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DE CONTRAPARTIDAS”

Em cumprimento do despacho do Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares, cujo teor se transcreve:

**“Transmita-se ao Sr. Presidente da Comissão de Assuntos Económicos.
27.10.08
As) Augusto Santos Silva”**

junto envio cópia do ofício 7180 de 24 do corrente, do Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete



Maria José Ribeiro

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



GABINETE do MINISTRO
dos ASSUNTOS PARLAMENTARES

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

*Transmitir a Sr.
Presidente da Comissão
de Assuntos Económicos*

Entrada N.º 6927

27. 10. 2008

Data 24 / 10 / 2008
24.001.2008-007180

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de
Sua Excelência o Ministro dos Assuntos
Parlamentares

A//

O MINISTRO DOS ASSUNTOS
PARLAMENTARES
Augusto Santos Silva

Proc. 46.15/2008

ASSUNTO: RELATÓRIO FINAL DO GRUPO DE TRABALHO SOBRE O "PROCESSO RELATIVO À DETERMINAÇÃO, NEGOCIAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DE CONTRAPARTIDAS" – V. Comunicação 4197 de 18 de Julho

Encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de, a propósito do assunto *supra* referenciado, e atento o teor das informações para o efeito prestadas pela TAP – Transportes Aéreos de Portugal, S.A., pela NAER – Novo Aeroporto de Lisboa, S.A. e pela RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., transmitir os comentários ao Relatório Final que se consideram pertinentes, o que se efectua nos termos dos pontos seguintes.

1. SECTOR AERONÁUTICO

1.1 TAP – Transportes Aéreos de Portugal, S.A.

A intervenção da TAP verifica-se, neste particular, a diversos níveis. Os pontos seguintes ilustram essa intervenção.

Em relação a Contrapartidas na aquisição de aeronaves por empresas de transporte aéreo cumpre esclarecer que a indústria aeronáutica utiliza, como procedimento usual, a negociação de Contrapartidas amplas na venda de aviões e equipamentos militares. Na negociação de aviões civis, pelo contrário, tal não é prática comum, restringindo-se normalmente as concessões à empresa adquirente, através de descontos nos preços de aquisição, facilidades para

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

formação de pessoal e fornecimento de determinados equipamentos e suporte para manutenção dos aviões.

1.2 NAER – Novo Aeroporto de Lisboa, S.A.

Já no que respeita à NAER – Novo Aeroporto de Lisboa, S.A., cumpre esclarecer o que se adianta nos pontos seguintes.

- 1.2.1 A NAER, S.A. tem como missão desenvolver os trabalhos necessários à preparação e execução das decisões de planeamento e lançamento da construção de um novo aeroporto no território de Portugal Continental, e desenvolve a sua actividade, em conformidade com as orientações do Governo, ao qual compete determinar as acções adequadas à prossecução de objectivos de interesse nacional.
- 1.2.2 Até à data, as orientações para o processo concursal, que conjuga numa única a operação e a construção do Novo Aeroporto com a privatização da ANA, S.A., encontram-se descritas na Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2007 de 14 de Fevereiro, a qual não faz referência expressa à matéria objecto do relatório em apreço.
- 1.2.3 Contudo, a perspectiva dos grandes projectos de investimento público como elementos de dinamização da economia nacional constitui, naturalmente, enquadramento dos trabalhos a desenvolver, nomeadamente do concurso a lançar, sendo considerada por todos os intervenientes, tanto mais que se encontra expressa na Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2005, de 18 de Outubro, que determina a supervisão de processos desta natureza.

Esta Resolução do Conselho de Ministros acolhe a perspectiva subjacente ao Relatório Final apresentado, considerando os grandes projectos de investimento público como factor de dinamização da economia, e afirmando também que estes projectos podem contribuir de modo acrescido para a diversificação do tecido empresarial, criando emprego qualificado e acrescentando valor, e apresentando ainda uma especial valia para o desenvolvimento regional e, em geral, para o crescimento e modernização do país.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Em conformidade com esta Resolução do Conselho de Ministros, em Setembro de 2006, foi criada uma Equipa de Projecto Interministerial, através de despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Despacho n.º 21 328/2006 de 18 de Setembro), a qual tem como atribuições, entre outras, acompanhar os trabalhos da NAER, com vista à sua adequada inserção nos objectivos do Governo, bem como propor ao Governo a adopção de soluções para as dificuldades identificadas.

- 1.2.4 No que respeita especificamente ao processo de privatização da ANA, S.A. e de construção do Novo Aeroporto, é de salientar que a citada Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2007 determina que estes dois objectivos sejam atingidos através de uma única operação, a concretizar através de concurso público internacional, regido por diploma específico.

No diploma que irá determinar as regras e critérios para a selecção do parceiro privado, que, adquirindo parte do capital da ANA, SA, se constitui também na obrigação de construir o Novo Aeroporto, serão integradas as disposições necessárias a concretizar as orientações do Governo, nesta como em outras matérias.

- 1.2.5 Sem prejuízo do referido, salienta-se que a previsão de contrapartidas em processos de concurso é característica das aquisições de material militar, as quais se encontram abrangidas por normas de natureza excepcional. A sua previsão, de forma directa, em processos de natureza não militar, é susceptível de colidir com princípios consagrados no âmbito da OMC e do ordenamento jurídico comunitário, pelo que deve ser objecto de análise prévia cuidada.

A este propósito, salienta-se o ponto 14.3 do documento de trabalho nº14 da Unidade de Coordenação do Plano Tecnológico (UCTP), em cujo parágrafo 5º se afirma:

“Os grandes projectos nacionais definidos pelo Governo para os próximos anos, e que se encontram enquadrados nos programas acima descritos (PIIPs e PINs) , vão exigir o recurso a elevados investimentos com grandes



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

compromissos financeiros. Estes projectos têm carácter estruturante para a economia e não são, segundo os critérios internacionais, passíveis de exigência de contrapartidas, uma vez que essa possibilidade apenas se coloca aos países em vias de desenvolvimento. No entanto, estes investimentos geram grandes volumes de transacções para os quais as empresas portuguesas se devem posicionar.”

Consequentemente, a UCTP não propõe a previsão de contrapartidas nos processos relativos a grandes investimentos, mas sim a criação de uma «ficha de informação», que permita às empresas nacionais conhecer atempada e devidamente os seus principais elementos. Com efeito, a tendência internacional neste tipo de processos aponta para o desenvolvimento de parcerias, das quais resultam benefícios diversos para as empresas nacionais, o que poderia ser facilitado por um melhor conhecimento, por parte destas, dos aspectos essenciais dos grandes projectos.

2. SECTOR FERROVIÁRIO – ALTA VELOCIDADE

2.1 Abordagem da RAVE aos Sectores Académico, Industrial e Tecnológico

A RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. (RAVE) tem vindo a desenvolver e coordenar, desde a sua criação, em 2000, os trabalhos e estudos necessários para a formação das decisões de planeamento e construção, financiamento e exploração de uma Rede Ferroviária de Alta Velocidade (RAV) a instalar em Portugal continental e da sua ligação com a rede espanhola de qual natureza.

Neste processo têm sido envolvidos, desde o seu início, os sectores académico, industrial e tecnológico português, com o claro objectivo de despertar e preparar os mesmos tendo em vista a sua potencial participação no projecto RAV. O envolvimento das entidades que integram os referidos sectores tem sido concretizado das mais variadas formas, como sejam através da realização de *workshops*, conferências e seminários, do desenvolvimento de projectos de investigação e de estudos diversos, passando igualmente pela



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

atribuição de bolsas de estudo e de patrocínios a cursos e acções de formação em diversas Universidades nacionais.

Paralelamente, a RAVE tem recebido e apresentado o projecto RAV a todas as entidades que mostraram interesse no mesmo, fornecendo a informação considerada relevante tendo em vista a participação daquelas no projecto.

2.2. Incorporação Nacional do Investimento no Projecto RAV

A RAVE desenvolveu, ao longo dos últimos anos, vários estudos com vista à avaliação do potencial de participação da indústria nacional no âmbito do projecto RAV, tendo sido analisado tal potencial nas fases de:

- (i) Estudos e projectos;
- (ii) Construção e fornecimento de equipamento e material ferroviário;
- (iii) Manutenção da infra-estrutura ferroviária; e,
- (iv) Exploração e manutenção dos serviços ferroviários, incluindo fornecimento do material circulante.

As conclusões evidenciam que há uma ampla capacidade nacional para o fornecimento de produtos e serviços para o projecto RAV, sendo particularmente elevada em relação à obra civil e ferroviária, as quais representam a parte mais substancial do investimento. Identificaram-se as principais dificuldades, nomeadamente ao nível da formação, investigação, desenvolvimento, estrutura e organização, materiais e logística.

O projecto RAV constitui um precioso factor impulsionador da investigação e desenvolvimento, constituindo uma oportunidade para o reforço da interacção entre centros de investigação e as empresas. Em simultâneo, os grandes desafios que a RAV coloca, exigem algumas mudanças na estrutura e organização dos diversos sectores de actividade abrangidos. Essas transformações deverão favorecer o reforço de competências diferenciadoras e da colaboração entre empresas em rede que permita elevar a sua participação na cadeia de valor através de níveis cada vez mais complexos de integração de produtos e serviços.

Os estudos finalizados constituem um importante ponto de partida para o desenvolvimento de um amplo leque de iniciativas de que resulte no



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

fortalecimento da competitividade e da internacionalização da indústria nacional.

2.3 Desenvolvimento Industrial e Tecnológico

Conforme referido no ponto anterior, o projecto RAV irá potenciar uma elevada participação da indústria nacional, quer no que se refere às fases de projecto e construção, quer na fase de exploração e manutenção dos serviços ferroviários e da própria infra-estrutura. Os estudos desenvolvidos estimam em 85-90% de incorporação nacional na alta velocidade.

Nas primeiras fases, estão reunidas as condições para que se verifique uma ampla participação nacional nas actividades relativas à obra geral, que representa mais de 60% do investimento, às especialidades ferroviárias, telecomunicações e tecnologias de informação e comunicação, bem como ao nível dos interiores do material circulante.

Concluída a construção e o fornecimento de equipamento e material, haverá também incorporação nacional nos próprios serviços e em todas as actividades empresariais inerentes, manutenção das infra-estruturas e oficinas de manutenção do material circulante, bem como nos sistemas de informação associados à exploração.

O aumento da procura nestes sectores induzirá também um incremento das actividades económicas ligadas a fornecimentos intermédios nos sectores industriais e dos serviços mais relacionados com o sector da construção e, ainda, uma procura adicional num leque mais amplo e diversificado de actividades.

Em termos tecnológicos, os desafios e a qualidade exigida para os serviços da Alta Velocidade ferroviária constituem um excelente estímulo para o sistema científico e tecnológico nacional, unindo centros de investigação e empresas na inovação e desenvolvimento de novos produtos e serviços aplicados aos sistemas ferroviários da RAV.

Para além da frente da inovação e desenvolvimento, o projecto RAV coloca a necessidade da reestruturação, redimensionamento e capacitação da indústria nacional no duplo sentido da especialização e da colaboração entre



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

as empresas, elevando, de forma sustentada, os níveis de actuação nas cadeias de valor.

A transição da participação em componentes para níveis de integração cada vez mais complexos é fundamental para a sustentabilidade das empresas nacionais, abrindo mais oportunidades de participação no mercado internacional.

Assim, através do projecto RAV, as empresas de transportes (públicas ou privadas) deverão ser capazes de ganhar maiores e mais consistentes competências nesta área. O know-how adquirido desta forma deverá ser capitalizado numa estratégia de exportação, contribuindo assim para gerar um maior efeito positivo ao nível da economia de Portugal e da sua estrutura produtiva.

2.4. Modelo de Negócio Seleccionado para o Projecto RAV

O modelo de negócio desenhado para a implementação da infra-estrutura ferroviária do projecto RAV assentará na contratação de várias Parcerias Público-Privadas (PPP's) para a subestrutura e superestrutura ferroviárias e de uma PPP para o sistema de sinalização e telecomunicações da totalidade da RAV.

Um dos principais – senão o principal – objectivos estratégicos que orientaram a análise e a selecção do modelo de negócio para o projecto RAV passa por assegurar que o investimento previsto para o projecto RAV é comportável para o Estado Português.

Este objectivo pode ser alcançado, entre outros factores, através da maximização da incorporação nacional, assegurando a canalização de benefícios socioeconómicos, tecnológicos e fiscais para o país. Deste modo, um dos objectivos que norteou a definição do modelo de negócio do projecto RAV foi a necessidade deste permitir o estímulo do tecido empresarial nacional, em claro respeito pelas regras de concorrência.

A estrutura de PPP's subjacente ao modelo de negócio seleccionado para o projecto RAV permite criar contratos de dimensão razoável para a capacidade do mercado português, garantindo desde logo a capacidade e a



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

atractividade do sector privado, assegurando, igualmente, a existência de forte competitividade dentro do mesmo, aspecto considerado de fulcral importância na criação de valor para o Estado Português.

Importa perceber que a capacidade de participação do mercado nacional, está, essencialmente, associada ao *know-how* e tecnologia exigida pelo projecto RAV, ao volume global de investimento e ao seu ritmo de realização.

A questão da dimensão dos vários contratos assume um papel menos decisivo nesta matéria, já que há muito que foi encontrada a forma das empresas de menor dimensão ultrapassarem essas limitações de escala, nomeadamente pela sua participação em consórcios e pela montagem do financiamento em regime de *Project Finance*.

O modelo de negócio adoptado para o projecto RAV constitui, assim, uma oportunidade para o mercado nacional, que poderá tirar proveito da vasta experiência acumulada em matéria de PPP's, obtida nos múltiplos projectos lançados em Portugal com base neste modelo de contratação. De resto, os resultados dessas experiências são também já visíveis na realização de contratos de PPP's no estrangeiro por parte de empresas nacionais.

Por outro lado, prevê-se que o material circulante a utilizar na operação das várias linhas previstas no âmbito do projecto RAV possa ser adquirido em conjunto, criando um efeito de escala que poderá potenciar o envolvimento de entidades nacionais no processo de produção e na manutenção futura dos comboios de alta velocidade.

Assim, com um "curso negociado" e independente do fornecimento de outros sistemas adjacentes, com um número significativo de unidades a concurso, mais fácil será aumentar a incorporação nacional através da negociação de contrapartidas directas e/ou indirectas para o país.

2.5 Contrapartidas em Investigação e Desenvolvimento

Já de acordo com o novo Código da Contratação Pública, o concurso internacional para o troço Poceirão-Caia lançado a 2 de Junho de 2008, prevê

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

que 2% do valor contratual seja aplicado em Investigação e Desenvolvimento em Portugal e em actividades relacionadas com a Rede de Alta Velocidade.

Tendo em conta os montantes globais de investimento e serviço, já que os contratos de concessão perduram por um prazo de 40 anos, acredita-se que sejam desta forma canalizados para Investigação e Desenvolvimento valores significativos.

Acreditamos assim que estão reunidas todas as condições para assegurar o desenvolvimento de fortes competências nacionais ao nível da ferrovia de Alta Velocidade.

Concluindo, são pois estes os comentários que se oferecem como pertinentes, esperando que os mesmos permitam esclarecer as questões colocadas no Relatório Final do Grupo de Trabalho sobre o «Processo relativo à determinação, negociação e acompanhamento de contrapartidas», e bem assim, a Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional.

Com os melhores cumprimentos

O CHEFE DO GABINETE



Guilherme Dray



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Distribuído-se aos Srs.
Deputados 10.

2009.02.17

Of.º n 964 MAP - 17 Fevereiro 09

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de Assuntos
Económicos, Inovação e
Desenvolvimento Regional
Dr. Rui Vieira

Assunto: RELATÓRIO SOBRE O ACOMPANHAMENTO DOS PROCESSOS DE CONTRAPARTIDAS
COMISSÃO DOS ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
REMESSA DE MEMORANDO / COMENTÁRIOS

Em cumprimento do despacho do Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares,
cujo teor se transcreve:

**“Transmita-se aos Srs. Presidentes das Comissões de
Assuntos Económicos e de Obras Públicas.
17.02.2009
As) Augusto Santos Silva”**

junto envio cópia do ofício 1030 de 17 do corrente, do Gabinete do Ministro das
Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Maria José Ribeiro

ARP



Transmita-se os, Sr.
Presidentes das Comissões

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

GABINETE DO MINISTRO
DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES
Entrada N.º 832
Processo N.º 17/02/2009

Gabinete do Ministro de Assuntos Económicos e de Obras Públicas

17.FEV.2009 1030

Exma. Senhora 17.02.2009
Chefe do Gabinete de A1)
Sua Excelência o Ministro dos
Assuntos Parlamentares O MINISTRO DOS ASSUNTOS
PARLAMENTARES
Augusto Santos Silva

Proc. 46.15/2008

Assunto: Relatório sobre o Acompanhamento dos Processos de Contrapartidas -
Comissão dos Assuntos Económicos, inovação e Desenvolvimento Regional -
Remessa de Memorando/Comentários

Com referência ao assunto em epígrafe, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de junto remeter o Memorando «Comentários sobre o relatório do Grupo de Trabalho dos processos de contrapartidas no que se refere ao processo comercial de aquisição de aviões AIRBUS pela TAP», solicitando a sua distribuição às Comissões Parlamentares de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional e de Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Com os melhores cumprimentos

O CHEFE DO GABINETE

Guilherme Dray

PEDRO ABREU

Assunto: ...

Anexa: o citado



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

**COMENTÁRIOS SOBRE O RELATÓRIO DO
GRUPO DE TRABALHO DOS
PROCESSOS DE CONTRAPARTIDAS NO QUE SE
REFERE AO PROCESSO NEGOCIAL DE AQUISIÇÃO DE
AVIÕES AIRBUS PELA TAP**

1. Apreciação Geral

Relativamente ao constante do III Relatório do Grupo de Trabalho dos Processos das Contrapartidas, elaborado pela Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional (doravante designado de Relatório), mais concretamente no que diz respeito à aquisição, pela TAP, de aviões civis à Airbus, o MOPTC - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações entende dever fazer os comentários que se apresentam a seguir, no sentido de um melhor esclarecimento sobre aquela aquisição.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

1.1 Inexistência de contrapartidas civis

a) As contrapartidas são compensações acordadas entre o Estado e um seu fornecedor de bens e serviços, as quais se encontram previstas na legislação portuguesa exclusivamente no domínio da defesa, nos termos do Decreto -Lei n.º 154/2006, de 7 de Agosto.

Nesta medida, não existe, no ordenamento jurídico português, qualquer regime de contrapartidas relativamente a outros sectores de actividade, o que se encontra em linha com as normas jurídicas da Organização Mundial do Comércio, onde as contrapartidas, salvo casos excepcionais, não são permitidas no que respeita aos restantes sectores de actividade. Em particular, e de acordo com o Artigo XVI (1) do Acordo sobre Contratos Públicos da Organização Mundial do Comércio, as entidades não devem, na qualificação de candidatos ou na análise de propostas, impor ou considerar quaisquer tipos de contrapartidas.

b) Este entendimento encontra-se cada vez mais sedimentado na Europa, ganhando consistência a ideia de que, em princípio, muito dificilmente as contrapartidas são compatíveis com a transparência e



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

com a concorrência em mercados abertos. Este entendimento foi plasmado em diversos estudos elaborados no seio de entidades europeias, sendo disto exemplo o Relatório de um Grupo de Trabalho do *Institute for Security Studies* da União Europeia ("*Defence procurement in the European Union*"), de Maio de 2005.

c) Igualmente, num estudo financiado pela Agência Europeia de Defesa (*Study on the Effects of Offsets on the Development of a European Defence Industry and Market*), foi considerado que, não obstante a falta de jurisprudência sobre a matéria, as contrapartidas são contrárias ao Tratado CE. Nesse estudo é referido que as contrapartidas, pela sua natureza, podem pôr em causa os princípios comunitários daquele Tratado, em particular, a liberdade de circulação de mercadorias e serviços, a liberdade de estabelecimento e o princípio da não discriminação em razão da nacionalidade.

d) Como tal, e embora a Directiva 2004/18/CE, de 30 de Abril, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços, não refira expressamente a proibição das contrapartidas, a verdade é que as suas normas relativas à avaliação de candidatos e concorrentes não as têm em conta. Pelo



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

contrário, os critérios de adjudicação devem ser baseados em critérios objectivos que garantam a transparência, a não discriminação e a igualdade de tratamento.

e) Acompanhando este entendimento, a Comissão Europeia, através da Comunicação Interpretativa relativamente à aplicação do artigo 296.º do Tratado, considera que, mesmo no domínio específico da defesa nacional, as contrapartidas indirectas (ou seja, não militares) são problemáticas do ponto de vista concorrencial e de transparência. Neste sentido, entende a Comissão que mesmo no âmbito de contratos públicos no sector da defesa isentos, as contrapartidas de natureza civil, que não servem interesses de segurança específicos mas sim interesses económicos gerais, não devem ser admitidas.

f) Este entendimento é confirmado na Proposta de Directiva relativa à coordenação dos processos de adjudicação de determinados contratos de empreitada de obras públicas, contratos públicos de fornecimento e contratos públicos de serviços nos domínios da defesa e da segurança, apresentada pela Comissão em 2007, onde no considerando 23 se refere expressamente que «em caso algum, uma condição de execução do contrato



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

deve incidir sobre exigências que não estejam associadas à própria execução do contrato.»

g) Em suma, mesmo no sector da defesa onde, aparentemente, existe uma abertura do Tratado CE para a previsão de contrapartidas, as instâncias comunitárias têm assumido uma postura restritiva, apenas admitindo-as quando estas se relacionam com matérias de armamento e são necessárias à protecção de interesses de segurança essenciais do Estado. Assim, admitindo as contrapartidas nestas restrições, a Comissão manifesta-se contrária à consagração de contrapartidas militares não essenciais à segurança do Estado e de contrapartidas não militares, ainda que o objecto do contrato esteja abrangido pelo artigo 296.º do TCE. Por maioria de razão, e tendo em conta o ordenamento comunitário em vigor (Tratado CE e Directiva 2004/18/CE), pode inferir-se com bastante segurança que as instituições comunitárias são desfavoráveis a qualquer tipo de contrapartida civil.

**1.2 Factos relevantes no processo de aquisição de frota de aviões pela
TAP**

a) O processo negocial de renovação da frota da TAP, conduzido pela Administração da empresa, teve início em Outubro de 2004 e



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

conclusão em Julho de 2005. Após a montagem do seu financiamento, a assinatura do respectivo contrato teve lugar em Novembro de 2005.

b) Aquando do início de funções do XVII Governo Constitucional, em Março de 2005, este processo negocial já se encontrava, portanto, em curso, sem que qualquer negociação de eventuais contrapartidas estivesse a ser equacionada. Tal facto não é de estranhar, na medida em que, na aquisição de aviões civis, esta não é prática comum aceite pelos construtores de aviões, restringindo-se as concessões dos construtores às empresas adquirentes a descontos nos preços de aquisição, facilidades para formação de pessoal e para o fornecimento de determinados equipamentos, e suporte para a manutenção de aviões.

c) A orientação transmitida pelo MOPTC à Administração da TAP foi, assim, no sentido de esta obter as condições mais vantajosas possíveis, o que se veio a verificar na medida em que a TAP obteve concessões em valores superiores a 1,6 mil milhões de USD, como se verifica neste quadro:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

Contrato AIRBUS	Unidade: USD			Valores de Tabela	Unidade: USD		
	Preço Unitário	Total			Preço Unitário	Total	
Aviões A330-200	5	76.455.929	382.279.645	A330-200	5	148.155.929	740.779.645
Aviões A350-800	12	79.653.000	955.836.000	Aviões A350-800	12	155.653.000	1.867.836.000
Aviões A350-800 (Opção + 3)	3	79.653.000	238.959.000	Aviões A350-200 (Opção)	3	155.653.000	466.959.000
Aviões A350-900	12	87.383.000	1.048.596.000	Aviões A350-900	12	172.883.000	2.074.596.000
Aviões A350-900 (Opção + 3)	3	87.383.000	262.149.003	Aviões A350-900 (Opção + 3)	3	172.883.000	518.649.000
Total sem Opção Aviões A350-800			1.338.115.645	Total sem Opção Aviões A350-800			2.608.615.645
Total Com Opção Aviões A350-800			1.577.074.645	Total Com Opção Aviões A350-800			3.076.574.645
Total sem Opção Aviões A350-900			1.430.875.645	Total sem Opção Aviões A350-900			2.815.375.645
Total Com Opção Aviões A350-900			1.693.024.648	Total Com Opção Aviões A350-900			3.133.024.648

1.3 Iniciativas desenvolvidas pelo MOPTC, procurando tirar partido do processo negocial

a) Os construtores de aviões alteraram, nos últimos anos, a sua estratégia de produção, reduzindo o número de fornecedores directos de componentes, peças e serviços, passando a desenvolver, com um número mais reduzido de parceiros estratégicos, a fabricação de conjuntos completos, entregues prontos para a linha final de montagem. Estes parceiros estratégicos (tier 1) passaram a participar, em regime de real parceria, dos novos desenvolvimentos desde a fase de concepção do produto, implicando, por parte deles, elevados investimentos em financiamento do projecto, pesquisa e desenvolvimento, produção e suporte.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

b) Na selecção desses parceiros estratégicos, alguns requisitos são considerados essenciais: possuir a adequada capacitação e amplo domínio da tecnologia; experiência comprovada em pesquisa e desenvolvimento, engenharia e manufatura; custos competitivos; garantia de entrega nos prazos requeridos; desejo de estabelecer uma parceria de longo prazo; e capacidade de investir e partilhar riscos do projecto.

c) Neste contexto, e independentemente do processo negocial para a aquisição dos aviões Airbus, mas procurando tirar partido do facto desse processo estar a decorrer num bom quadro relacional, o MOPTC procurou aproveitar esta oportunidade para conseguir obter outras vantagens para Portugal.

Assim, foram desenvolvidas, pelo Ministro da Obras Públicas, Transportes e Comunicações, duas iniciativas distintas que, a seguir, se descrevem.

- A primeira, traduziu-se pela realização de contactos com os seus homólogos francês, alemão e espanhol, no sentido de analisar a



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

hipótese de Portugal vir a integrar o consórcio EADS, responsável pela construção de um novo modelo do Airbus, e no qual aqueles países estavam representados.

Esta participação portuguesa, a exemplo do que se passava com a participação dos países referidos, afigurava-se como altamente potenciadora para o desenvolvimento de um *cluster* aeronáutico, pelo que valeria a pena ser equacionada, independentemente das razões que eventualmente tivessem levado, anteriormente, à não participação portuguesa nesse consórcio.

Infelizmente, e em resultado dos contactos desenvolvidos pelo Ministro, verificou-se a impraticabilidade da adesão de Portugal ao consórcio, por esta matéria já ter sido decidida anteriormente e se encontrar fechada a possibilidade de alterar a estrutura accionista da EADS.

- A segunda iniciativa teve em Junho de 2005, durante o Salão Aeronáutico de Le Bourget na França, através da realização de uma reunião entre o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e altos representantes da Airbus Industrie, com



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

vista a promover uma maior percentagem de participação da indústria portuguesa nas actividades da Airbus e do consórcio EADS. Nesta reunião, ficou acordado que o Governo Português enviaria um panorama das condições e capacidades das indústrias localizadas em Portugal para posteriores visitas locais, pela Airbus, para avaliação e inspecção.

Após esta reunião, o MOPTC encetou diligências no sentido de preparar o envio da informação atrás referida.

Em Setembro de 2005, a Airbus veio, por seu lado, formalizar, por carta, o pedido de informação que havia sido acordado em Junho. Desta carta foi remetida cópia para o MEI.

d) É falsa, por isso, a afirmação constante do Relatório a fls. 16 de que *“em Setembro de 2005, o Grupo aeronáutico europeu, AIRBUS “insistiu”, junto do MOPTC, na sua disponibilidade para estudar a cooperação com a indústria portuguesa”*, na medida em que a iniciativa do contacto não partiu da Airbus, mas sim do MOPTC, e foi concretizada, por proposta do MOPTC, através da reunião que teve lugar em França, em Junho de 2005.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

e) Em Outubro de 2005, o Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação despachou o pedido de informação da Airbus, nos seguintes termos:

“Envie-se ao Senhor Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações a apresentação efectuada por uma participada do IAPMEI que actua na indústria aeronáutica, a INETLI, no âmbito do II Encontro da Indústria Aeronáutica de Espanha.

Comunique-se, também, ao Senhor Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações que designo o IAPMEI, assessorado pela INTELI, para interlocutor do MEI com a Airbus, visando o aprofundamento da iniciativa em causa.

Caso se verifique que os trabalhos poderão vir a dar origem a projectos de investimento em Portugal, que se insiram no âmbito das competências da API, a mesma deverá passar a acompanhar também o processo.”

Essa apresentação da indústria aeronáutica portuguesa foi remetida à Airbus em Outubro de 2005 e reiterada a disponibilidade do Governo



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

Português para se estabelecer uma cooperação industrial da Airbus com Portugal.

f) Em Dezembro de 2005, a Airbus remeteu uma nova carta ao MOPTC agradecendo a informação prestada e referindo que iria enviar uma equipa a Portugal para inicial contactos com empresa sediadas em Portugal.

Esta carta da Airbus foi remetida ao Secretário de Estado Adjunto da Industria e da Inovação, na sequência do seu despacho de Outubro de 2005.

g) A partir dessa data intensificaram-se os contactos e reuniões entre a Airbus e empresas sediadas em Portugal, como a OGMA e a LAUAK Portugal, com vista a avaliar a real capacidade dessas empresas para actuarem como parceiro estratégico da Airbus (tier 1). Na sequência desses contactos, a Airbus procedeu à contratação de diversas encomendas às empresas sediadas em Portugal, de que resultou, entre 2005 e 2007, uma quase duplicação de encomendas relativamente aos anos anteriores.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

h) É ainda de mencionar o contrato estabelecido entre a TAP e a OGMA, através do qual a TAP transferiu tecnologia e conhecimentos à OGMA, de forma a capacitá-la para os diversos serviços de manutenção de aviões da família Airbus A 320.

De acordo com a informação da TAP, a OGMA mantém hoje, durante todo o ano, uma linha de manutenção deste tipo de avião, passando a duas durante alguns períodos do ano. Esta nova capacitação tem permitido à OGMA efectuar serviços de manutenção em aviões da família Airbus A 320 para diversas empresas europeias de transporte aéreo.

1.4 Conclusões

Nestes termos, e face ao teor do Relatório, não pode o MOPTC deixar de reiterar que:

1 - As contrapartidas são compensações acordadas entre o Estado e um seu fornecedor de bens e serviços, as quais se encontram previstas na legislação portuguesa exclusivamente no domínio da defesa, nos termos do Decreto -Lei n.º 154/2006, de 7 de Agosto;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

2 - A Comissão Europeia, através da Comunicação Interpretativa relativamente à aplicação do artigo 296.º do Tratado, considera que, mesmo no domínio específico da defesa nacional, as contrapartidas indirectas (ou seja, não militares) são problemáticas do ponto de vista concorrencial e de transparência. Neste sentido, entende a Comissão que mesmo no âmbito de contratos públicos no sector da defesa isentos, as contrapartidas de natureza civil, que não servem interesses de segurança específicos mas sim interesses económicos gerais, não devem ser admitidas;

3 - Aquando do início de funções do XVII Governo Constitucional, em Março de 2005, este processo negocial já se encontrava em curso, sem que qualquer negociação de eventuais contrapartidas estivesse a ser equacionada. Tal facto não é de estranhar, na medida em que, na aquisição de aviões civis, esta não é prática comum aceite pelos construtores de aviões, restringindo-se as concessões dos construtores às empresas adquirentes a descontos nos preços de aquisição, facilidades para formação de pessoal e para o fornecimento de determinados equipamentos, e suporte para a manutenção de aviões.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

4 - A orientação transmitida pelo MOPTC à Administração da TAP foi, assim, no sentido de esta obter as condições mais vantajosas possíveis, o que se veio a verificar na medida em que a TAP obteve concessões em valores superiores a 1,6 mil milhões de USD;

5 - A iniciativa do contacto com a Airbus não partiu desta empresa, mas sim do MOPTC, da qual resultou, nomeadamente, uma reunião que teve lugar em França em Junho de 2005. Por outro lado, a carta da Airbus de Setembro de 2005 veio formalizar o acordado em Junho e foi prontamente respondida;

6 - Foram realizadas iniciativas importantes para envolver a indústria portuguesa, como se demonstra pelos contactos efectuados, sendo que a iniciativa desses contactos partiu sempre do MOPTC, em articulação com o MEI.

2 - Inverdades e Imprecisões do Relatório

Face ao *supra* exposto, conclui-se que não correspondem à verdade ou são imprecisas as seguintes asserções constantes do Relatório:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

- a) *Os Relatórios Intercalar e Final do Grupo de Trabalho de Acompanhamento das Contrapartidas puseram em evidência uma grave e indesculpável negligência do Estado na gestão das Contrapartidas como instrumento de potencial apoio à economia nacional, ao contrário do que têm feito outros países, com evidentes benefícios (pág. 2).*

Comentário: face ao atrás exposto, não se compreende como pode o GT concluir pela "evidência [de] uma grave e indesculpável negligência", quando é certo que a realização de contrapartidas não é, sequer, admitida pelo Direito Comunitário;

- b) *No caso da TAP e da renovação da sua frota, não se percebeu se há alguma estratégia que a ligue com a promoção de um cluster aeronáutico no País. Não se percebeu se, para o Estado, a TAP é uma empresa estratégica, ou apenas um activo financeiro susceptível de permitir um encaixe financeiro para combater o défice das contas públicas, e cuja privatização apenas aguardará pela melhor oportunidade do mercado (pág. 11).*

Comentário: como ficou provado no atrás exposto, nunca existiu, desde o início do processo de renovação da frota da



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

TAP, em 2004, qualquer relação entre essa renovação e a constituição de um cluster aeronáutico. As restantes afirmações sobre a TAP são descabidas;

- c) *No entanto, elementos da CPC exprimiram a ideia de que um cluster aeronáutico não arranca por razões ligadas à indecisão do poder político, adiantando que tal desiderato é impossível quando o País já entrou e saiu duas vezes do projecto de construção do avião militar europeu A-400, e quando não se conseguiu que as OGMA assumissem a liderança de um tal cluster. Um País que se dispersa na compra de aeronaves não cria condições básicas para definir e aplicar uma estratégia para o sector industrial aeronáutico. As acções desgarradas só podem produzir resultados fracos (pág. 14).*

Comentário: as considerações acerca da constituição de um cluster aeronáutico, em que não se percebe se se está a fazer referência ao sector militar ou civil, são, no mínimo, confusas;

- d) *Por outro lado, não se acredita que o processo de edificação de um cluster aeronáutico dispense as oportunidades como as que podem proporcionar a aquisição de aviões civis, como acontece com a TAP (pág. 15).*



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

Comentário: ver comentário ao ponto b);

- e) *Mas, o GT estranha ainda mais esta resposta quando sabe que, em Setembro de 2005, o Grupo aeronáutico europeu, AIRBUS “insistiu”, junto do MOPTC, na sua disponibilidade para estudar a cooperação com a indústria Portuguesa, disponibilidade que teria sido manifestada durante uma visita a Paris de uma delegação portuguesa liderada pelo Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, e integrando o Presidente da TAP (pág. 16).*

Comentário: a cronologia dos factos está errada - a Airbus em nada insistiu, tendo-se limitado a responder a uma iniciativa do Governo português;

- f) *Assim, o GT não só não partilha da visão do MEI sobre como pode surgir um cluster aeronáutico em Portugal e sobre o papel do Estado nesse processo, como considera que são necessárias explicações sobre os resultados da disponibilidade da AIRBUS para cooperar com a indústria nacional (pág. 16).*

Comentário: ver comentário ao ponto e);



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

g) *O GT não acredita que sendo a TAP uma empresa detida pelo Estado um tal investimento tenha sido, ou possa ter sido, deixado exclusivamente ao critério de gestão da respectiva administração. Não é concebível que a escolha do fornecedor tenha sido indiferente ao Estado e ao Governo, sobretudo tendo em atenção o volume do investimento e os interesses da nossa indústria (pág. 18).*

Comentário: como ficou claro no atrás exposto, o Governo acompanhou manteve-se permanentemente informado sobre as negociações entre a TAP e a Airbus e, enquanto representante do accionista (Estado), seguindo as orientações de maximizar as vantagens para o País do processo de aquisição das aeronaves;

h) *Várias entidades contactadas pelo GT foram inequívocas na consideração de que um tal investimento teria de se traduzir na obtenção de compensações para a economia nacional (pág. 18).*

Comentário: que entidades? Como se pode basear uma afirmação destas em vagas "entidades"? Por outro lado, e como já se referiu, o contrato de aquisição de aeronaves foi celebrado



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

em condições que asseguraram os melhores resultados possíveis para a economia nacional;

- i) *Neste contexto, a resposta do MOPTC é desconcertante e inaceitável. Mas essa situação torna-se ainda mais estranha quando o GT sabe, como referiu mais acima, que o grupo AIRBUS manifestou, em Junho de 2005, disponibilidade para estabelecer cooperação com a indústria portuguesa – e insistiu nisso a 14 de Setembro do mesmo ano (pág. 18).*

Comentário: ver comentários aos pontos e) e f);

- j) *A primeira questão que se impõe esclarecer é se era verdadeira a disponibilidade da AIRBUS ou se se tratou apenas de um engodo para vender aviões (pág. 18).*

Comentário: como atrás ficou exposto a negociação da aquisição de aeronaves iniciou-se em 2004 e as negociações terminaram em Julho de 2005. Os contactos empreendidos pelo Governo português foram realizados em Junho e a formalização por parte da Airbus em Setembro de 2005. Não é



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

verdade que a AIRBUS tenha proposta ao Governo contrapartidas e que este as tenha recusado;

- k) *Ou foi o MOPTC quem desistiu e/ou se desinteressou da cooperação da AIRBUS com a indústria nacional, e, se tal aconteceu, a que se deveu isso e quem o decidiu? (pág. 18).*

Comentário: a exaustiva cronologia relativa aos contactos realizados em 2005 e 2006, e acompanhados de perto pelo MOPTC, desmente cabalmente esta dúvida/insinuação;

- l) *Ponderação adequada entre encaixe financeiro para o Estado, proveniente do preço das acções da ANA, SA., as Contrapartidas pela cedência do serviço público, a qualidade do projecto apresentado a concurso e a salvaguarda de objectivos estratégicos de eficiência e competitividade do sistema aeroportuário nacional (pág. 19).*

Comentário: a utilização do termo contrapartidas, com o significado que o GT lhe confere, é completamente abusiva e descontextualizada, no que concerne ao processo do Novo Aeroporto de Lisboa;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

m) Mas o conteúdo da resposta do MOPTC é uma contradição completa nos seus termos (pág. 19).

Comentário: ver resposta ao ponto l). Se contradição existe, é na utilização de conceitos pelo GT;

n) Todavia, não se pode deixar de referir, também, que já se ouviu dizer no MOPTC que os processos que levem ao envolvimento das empresas nacionais acabam por encarecer os investimentos (pág. 21).

Comentário: afirmação completamente abusiva, não identificada e não provada;

o) A continuada ausência de qualquer resposta do MOPTC deixavam [sic] ainda várias questões sem resposta satisfatória (pág. 23).

Comentário: o próprio relatório faz referência às respostas do MOPTC;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

p) Mas, como se pode constatar, e foi exposto nos pontos anteriores, as respostas acabaram não só por suscitar novas interrogações como, inclusive, inquietações. O GT considera que algumas das respostas são contraditórias com algumas resoluções e com a acção prática do Governo no que toca à atracção do investimento e cooperação estrangeiros (págs. 26 e 27).

Comentário: pela leitura do Relatório, o que se pode inferir é que o GT optou por uma averiguação casuística e sem fio condutor. A haver contradições, elas resultam do próprio Relatório;

q) Mas, para além dessa aparente divergência de motivações, no caso da compra de novos aviões pela TAP, o GT foi confrontado com dados que, numa apreciação crua, não deixam de suscitar surpresa, interrogação e preocupação, tendo em conta os volumes de investimento envolvidos, a natureza do fornecedor e o que se supõe ser o interesse natural de um Estado da União Europeia. Se um Estado se confronta com uma oportunidade de desenvolvimento de cooperação ao nível industrial, associada directa ou indirectamente à aquisição de aviões, cooperação na qual tem, à partida, interesse, torna-se necessário explicar muito bem



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

porque não se aproveita tal oportunidade e se mantém a aquisição de aviões (pág. 27).

Comentário: tendo em conta tudo o que está exposto neste documento do MOPTC, esta afirmação não tem qualquer cabimento.

Constata-se, ainda, que muitas das asserções mais contundentes do Relatório são baseadas em fontes não identificadas, ou mesmo em recortes de imprensa, cuja veracidade não é possível atestar e que minam, necessariamente, a credibilidade do próprio Relatório. Apenas alguns exemplos:

- **Foi-nos transmitido... (pág. 10);**
- **Foi referido como exemplo o seguinte (pág. 10);**
- **Após a audição do Sr. Ministro da Economia e da Inovação, a auscultação de diversas entidades, e com novos dados informativos entretanto divulgados pela comunicação social, o GT continuou sem alguns esclarecimento e respostas às suas**



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

dúvidas e ainda encontrou eco das mesmas em **outras entidades**, pelo que não pode deixar de expressar as suas preocupações, deixar alertas, e propor um conjunto de perguntas a apresentar ao Governo (*pág. 10*);

- Antes de mais, o GT socorre-se da Internet, onde consta (*pág.17*);
- **Várias entidades contactadas pelo GT foram inequívocas** na consideração de que um tal investimento teria de se traduzir na obtenção de compensações para a economia nacional (*pág. 18*);
- A notícia **saída num semanário**, a 6 de Dezembro passado (*pág. 19*);
- Todavia, não se pode deixar de referir, também, **que já se ouviu dizer no MOPTC** que os processos que levem ao envolvimento das empresas nacionais acabam por encarecer os investimentos (*pág. 21*);
- E alguns **contactos informais estabelecidos pelo GT** com uma associação empresarial e algumas empresas interessadas em



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

participar neste investimento **revelaram receio** de que neste projecto não se salvaguardem devidamente as oportunidades para uma grande incorporação nacional (*pág. 21*);

- De **alguns contactos estabelecidos**, o GT recebeu, **informalmente**, o pedido de que a Assembleia da República faça tudo para assegurar que nestes grandes investimentos se promova a maior participação possível das empresas nacionais (*pág. 21*).

Lisboa, 15 de Fevereiro de 2009



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

INFORMAÇÃO

Autores: Deputados do Grupo de Trabalho - Acompanhamento do Processo das Contrapartidas

Assunto: Apreciação ao documento do GABINETE DO MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES, sobre o Relatório do Grupo de Trabalho - Acompanhamento do Processo de Contrapartidas no que se refere ao processo negocial de aquisição de aviões AIRBUS pela TAP.

INTRODUÇÃO

- a) Na reunião do dia 17 de Fevereiro passado, constava da Ordem de Trabalhos da Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional (CAEIDR), no ponto nº2, a votação do III Relatório do Grupo de Trabalho (GT) sobre o Processo das Contrapartidas.
- b) O coordenador do GT informou a CAEIDR que não havia, da parte do GT, qualquer proposta de alteração ao texto e às propostas contidas no III Relatório na sequência da audição do Sr. Ministro do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC).
- c) Dado que o Sr. Presidente da Comissão anunciou que tinha conhecimento de ter chegado à Assembleia da República (AR), mas ainda não à CAEIDR, um documento do MOPTC contendo esclarecimentos solicitados por vários Deputados durante a audição do Sr. Ministro do MOPTC, foi acordado entre os Grupos Parlamentares que seria recomendável adiar-se a referida votação para a próxima reunião, para dar tempo a que os Deputados da CAEIDR, e em particular os Deputados do GT das Contrapartidas, pudessem analisar as informações e esclarecimentos contidos no referido documento.
- d) O documento do Gabinete do MOPTC foi distribuído no final desse mesmo dia.

COMENTÁRIO DOS DEPUTADOS MEMBROS DO GT:

Apreciado o documento do Gabinete do MOPTC, os Deputados tinham duas opções:

- A primeira seria não comentar os comentários dum Gabinete ministerial sobre um relatório de trabalho da AR.



COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

- A segunda seria tomar uma posição sobre o documento, no sentido de esclarecer melhor os restantes Deputados.

Tendo em atenção o conteúdo do documento, os Deputados optaram por esta última solução. O referido documento suscita, então, aos Deputados as seguintes observações e comentários.

I- Documento do Gabinete do MOPTC

O documento começa por dedicar cinco páginas a “explicar” aos Deputados que não há contrapartidas de aquisições civis.

Observações:

Desde há mais de dois anos que os relatórios do GT informam os Deputados da CAEIDR que a Lei Comunitária só prevê a negociação oficial de Contrapartidas nas aquisições de material militar. Mas sempre deixou claro que os Estados inteligentes e diligentes obtinham contrapartidas na negociação de investimentos públicos civis, e até foi dado o exemplo, muito relevante, do cluster eólico que o Ministério da Economia e da Inovação (MEI) tinha conseguido.

Por ironia do destino, segundo trabalhos a que o GT teve acesso, a primeira e bem sucedida utilização em Portugal do mecanismo de Contrapartidas para acesso a tecnologia aconteceu, com efeitos concretos, apenas a partir de 1983 e com a aquisição de cinco aviões Tristar L 1011- 500 para a TAP, e que operaram entre 1983 e 1995.

A negociação deste contrato, ainda que em articulação com aquisições militares, permitiu aceder a licenças para reparação de material aeronáutico nas OGMA, que foi determinante para a sua capacidade de competir no mercado internacional.

COMENTÁRIO DOS DEPUTADOS:

As profusas explicações dadas na parte introdutória do documento são totalmente inúteis, e destinam-se apenas a desviar a atenção dos Deputados das questões centrais.

II- Documento do Gabinete do MOPTC

O documento refere, no final da página 5 e princípio da página 6, o seguinte:



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

“O processo negocial da renovação da frota da TAP, conduzido pela administração da empresa, teve início em Outubro de 2004 e conclusão em Julho de 2005. Após a montagem do seu financiamento, a assinatura do respectivo contrato teve lugar em Novembro de 2005”.

Ainda na página 6 o documento informa que nessa contratação *“a TAP obteve concessões superiores a 1,6 mil milhões de USD como se verifica neste quadro”.*

Observações:

O quadro com os totais contratados é de muito difícil leitura, e quem o decifrar não pode concluir rigorosamente nada sobre as alegadas concessões, ou perceber de que se trata.

As diferenças entre os preços de catálogos e os valores contratados são as alegadas concessões?

Há diferença entre concessões e descontos?

As concessões são as “vantagens” obtidas neste contrato como referido pela comunicação social?

As concessões de 1,6 mil milhões de USD foram obtidas no contrato celebrado em Novembro de 2005?

Estas perguntas são originadas pelas diferenças de informação entre o texto do documento e o que se segue.

A nossa pesquisa forneceu-nos as seguintes informações que, **a serem correctas**, não batem certo com o referido no documento do MOPTC:

1- No Diário de Notícias, de 21.11.05, aparecia a seguinte notícia:

A TAP assina hoje, em Toulouse, com a Airbus a renovação da frota de longo curso. O negócio está avaliado em cerca de mil milhões de euros. Com os novos aviões, modelo A330, a companhia aérea estima atingir poupanças de combustível da ordem dos 25% e obter níveis de flexibilidade com as tripulações, que de momento não é possível. Em causa está a substituição dos actuais A310 e dos A340. Na primeira fase, os A310 serão substituídos pelos A330, ficando a operar em simultâneo com os A340, até que o modelo que a TAP pretende, o A350, ficar disponível no mercado, realidade que só deverá acontecer em 2013.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

2- No Diário de Notícias, de 27.11.07, dois anos mais tarde, aparecia a seguinte notícia:

Fernando Pinto, presidente da TAP, assinou ontem com a Airbus uma encomenda total de 3,7 mil milhões de dólares (2,5 mil milhões de euros), para a aquisição de 12 aviões modelo A350 XWB, com opção para mais três unidades, e uma carta de intenções para oito aparelhos da família A320. A esta encomenda juntam-se mais cinco aviões A330-200. O primeiro aparelho foi ontem entregue em Toulouse (França), a sede do construtor aeronáutico europeu.

Fica-se, assim, sem saber se o contrato de Novembro de 2007 existiu mesmo, se foi imaginação do Diário de Notícias, ou se foi a continuação do processo de 2005.

Fica-se sem saber se as tais “concessões” de 1,6 Milhões de USD foram obtidas em 2005 ou em 2007.

Na resposta que o MOPTC enviou em Outubro passado à AR relativamente a perguntas sobre o negócio de renovação da frota da TAP, o MOPTC teve de aguardar por informações da TAP, pelo que não é de excluir que o próprio Gabinete não esteja certo do que realmente se passou.

O GT teve que recorrer a informação recolhida na comunicação social, e na internet, porque as informações do MOPTC não foram suficientes nem claras.

COMENTÁRIO DOS DEPUTADOS:

Foi a comunicação social quem inventou estas notícias? Ou será que é o próprio Gabinete do MOPTC que tem alguma dificuldade em dar uma informação clara aos Deputados?

Descontos, concessões ou vantagens económicas são a mesma coisa para o MOPTC?

As diferenças entre os preços de catálogo e os preços finais dos aviões são necessariamente um desconto? Não há grandes diferenças de custos só nas soluções de equipamento de cada versão de um mesmo modelo?

O MOPTC esperava demonstrar aos Deputados que a TAP tinha feito um grande negócio apenas com base nos dados do quadro enviado?



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

III- Documento do Gabinete do MOPTC

O documento afirma, na página 4, que “é falsa a afirmação, constante do Relatório (do GT), de que em Setembro de 2005 o Grupo aeronáutico europeu Airbus “insistiu”, junto do MOPTC, na sua disponibilidade para estudar a cooperação com a indústria portuguesa”.

Segundo o Gabinete do MOPTC, **a empresa não insistiu**, antes, limitou-se a responder a uma iniciativa do MOPTC.

Observações:

Teria sido interessante que o Gabinete do MOPTC tivesse reproduzido a carta da empresa para fundamentar a sua tão convicta acusação ao GT.

No decorrer dos trabalhos de finalização do III Relatório, os Deputados do GT concordaram, por proposta do Relator, em não juntar cópia desta carta ao processo, uma vez que o que realmente importava era esclarecer a diligência do MOPTC neste negócio e não expor o texto daquela.

Todavia, dado que se acusa os Deputados de **falsa afirmação**, não é deixada alternativa aos mesmos senão a reprodução da referida carta, para clarificação e reposição da verdade dos factos.

Segue cópia da carta:



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

23-SET-2005 16:32 DE GABINETE SEAOPC

ATE 0-213245450 P.02/02
14-09-2005



Muito obrigado

FAX

TO
Paulo CAMPOS
Secretario de Estado Adjunto,
Das obras Publicas e das Comunicacoes
Palacio de Penafiel
Rua S. Mamede ao Caldas, 21
1149-050 LISBOA
FAX
00 351 21 886 23 16

FROM
Daniel THERIAL
LOCATION / DEPARTMENT
B23 - mod 7 - 0729 / BI
DATE
14 Septembre 2005
PHONE
+33 (0)5 61 93 42 27
FAX
+33 (0)5 61 93 36 11
E-MAIL
Daniel.therial@airbus.com
OUR REFERENCE
73Q.0037/05

*Ofício para
co - com'ca do minist
fax, solicitando
informação
relativa ao port
SOFIA AZEVEDO
Assessora de Secretário de Estado Adjunto
das Obras Públicas e das Comunicações
16.09.05*

Industrial Cooperation with Portugal

*Solicitação, com urgência,
apreciação e informações
sobre os SEATI.
23.09.05
Carla Correia*

Dear Mr Campos,

During the last Le Bourget Air show, a meeting took place between a Portuguese delegation lead by your Minister of Transport and including MM Fernando Pinto, Joao Rosa La, yourself, and Airbus (C.Bras and myself).

Purpose of the meeting was to discuss Industrial Cooperation with Portuguese Industry.

The following action plan was agreed:

1) Airbus (myself) to receive from your side the "picture" of the Portuguese Industrial network (plants/ factories and their main activities) which Airbus should consider for Industrial Cooperation.

Then

2) Airbus to send a team to Portugal to visit the plants/factories proposed in 1) in order to define work packages suitable to there capabilities.

So far I have not received anything from your side. Therefore I kindly request you to tell me when the information regarding the Portuguese Industrial network will be transmitted to me, this is important for Airbus in order to plan the assessment mentioned above (action 2).

Thank you very much for your assistance.

With my best personal regards

*Dr. Sofia Azevedo
15.09.05
Carla Correia*

D.Therial
Senior Vice President
Head of International cooperation
Airbus

CARLA CORREIA
Chefe do Gabinete do Secretário de
Estado Adjunto, das Obras Públicas
e das Comunicações

AN EADS JOINT COMPANY
WITH BAE SYSTEMS

AIRBUS
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS SIMPLIFIÉE
AU CAPITAL DE 2.704.375 EUROS
383 474 814 R.C.S. TOULOUSE

SIBICE SOCIAL
1, RONDO-POINT MAURICE BELLONTE
37700 BLANVAG CEDEX FRANCE
PHONE +33 (0)6 81 83 33 30

PAGE 1/1



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

Não é difícil, então, constatar o seguinte:

1º O teor da carta é perfeitamente claro.

2º A empresa “**recorda**” ao membro do MOPTC (que nesta situação representava não uma entidade qualquer, mas o Governo Português) que tinha ficado “**acordado**” (cerca de três meses antes, note-se!), que o MOPTC deveria enviar uma informação sobre a indústria nacional.

3º A empresa “**lembra**”, “**diplomáticamente**”, que “**ainda**” não recebeu o que ficara acordado.

4º A empresa “**pede amavelmente**” que o MOPTC faça o que ficou acordado na reunião que tivera lugar em França, cerca de três meses antes.

Como se pode ver pelos despachos exarados na carta, o Gabinete do MOPTC apressou-se imediatamente a pedir, **com urgência, a apreciação e informação** do Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação (SEII).

Em Outubro, mas só com a ajuda do SEII, o MOPTC fez o que tinha assumido fazer e não tinha sido capaz de realizar em mais de dois meses!

COMENTÁRIO DOS DEPUTADOS:

Pelo seu conteúdo, esta é uma carta que nenhum membro de Governo terá prazer em receber. Quando o MOPTC se afirma tão preocupado e empenhado em promover a cooperação industrial daquela empresa com a indústria nacional e, passados cerca de três meses da “sua iniciativa”, recebe um “lembrete” tão diplomático, o Gabinete do MOPTC devia ter aproveitado esta oportunidade para, no mínimo, remeter-se ao silêncio.

IV - Documento do Gabinete do MOPTC

Na página 10 o documento reproduz um Despacho do Sr. Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação, em resposta ao pedido do Gabinete do MOPTC após recepção da carta da Airbus.

Observações:

Como se constata no Despacho do SEII, este não se limitou a mandar remeter informação ao MOPTC.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

O SEII entendeu, tal como os Deputados, a oportunidade que aquela carta suscitava e agiu em conformidade, indicando os melhores interlocutores para as negociações com a Airbus.

E só poderia ser assim. A cooperação com a indústria nacional é um assunto que, em primeiro lugar, compete ao MEI e não do MOPTC.

Quem desenvolveu as ideias, conceitos e propostas mais articuladas sobre a edificação de um Cluster Aeronáutico em Portugal foi o MEI e não o MOPTC.

É difícil imaginar o que diria o MOPTC se o MEI fosse negociar qualquer cooperação no domínio das infra-estruturas de transporte ou logísticas, deixando de fora o MOPTC.

Qualquer pessoa, por mais afastada que esteja desta matéria, reconhece o óbvio: o processo de negociação com a Airbus teria, no mínimo, que ter envolvido o IAPMEI, o INTELI - Inteligência em Inovação - e eventualmente a AIP (hoje AICEP) como interlocutores mais indicados para tratar de cooperação envolvendo a indústria nacional.

Em vez disso, e como se verifica pelo documento, o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações assumiu a condução pessoal do processo.

COMENTÁRIO DOS DEPUTADOS:

Na ânsia de procurar encher o documento, o Gabinete do MOPTC cometeu a imprudência de reproduzir um Despacho do Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação. Este gesto revela desconsideração total por aquele membro do Governo, uma vez que finge valorizar o despacho quando, na realidade, o MOPTC o ignorou totalmente.

Mas, talvez ainda pior, este Despacho demonstra uma coisa simples, mas devastadora para toda a argumentação expendida até agora pelo MOPTC.

É que ao nomear interlocutores para as negociações com a empresa em causa, o SEII fez, afinal, a mesmíssima leitura que os Deputados fizeram e qualquer entidade ou cidadão atento faria daquela carta.

O MOPTC coloca-se, assim, numa situação que justificou e continua a justificar as críticas já formuladas, não tendo ainda explicado porque optou por tratar directa e em exclusivo uma matéria que recomendaria outra abordagem.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho – Acompanhamento das Contrapartidas

V- Documento do Gabinete do MOPTC

Na página 16, segundo parágrafo, o documento afirma: *não se compreende como pode o GT concluir pela “evidência (sic) de uma grave e indesculpável negligência”, quando é certo que a realização de contrapartidas não é, sequer, admitida pelo Direito Comunitário.*

Observações:

A grande evidência deste ponto é que o Gabinete do MOPTC fez comentários sem ler os documentos – neste caso, os Relatórios Intercalar e Final do GT.

Se tivessem sido lidos, perceberia que as referências “à grave e indesculpável negligência” dizem respeito, naqueles relatórios, sobretudo às contrapartidas das aquisições militares.

COMENTÁRIO DOS DEPUTADOS:

Esta foi mais uma oportunidade perdida pelo Gabinete do MOPTC na elaboração deste documento.

VI- Documento do Gabinete do MOPTC

Na página 16 o documento comenta que, *“como ficou provado, no atrás exposto, nunca existiu, desde o início do processo de renovação da frota da TAP, em 2004, qualquer relação entre essa renovação e a constituição de um cluster aeronáutico”.*

Na página 17, o documento do Gabinete do MOPTC comenta, da seguinte forma, as considerações feitas pelo GT na página 14 do seu Relatório, quando refere as razões das dificuldades do arranque de um cluster aeronáutico por indecisão do poder político:

“As considerações acerca da constituição de um cluster aeronáutico, em que não se percebe se se está a fazer referência ao sector militar ou civil, são, no mínimo confusas”.

Observações:

O Gabinete do MOPTC pretende fazer crer que toda a negociação com a Airbus ficou determinada ainda em 2004 e que já nada havia a fazer em 2005, 2006 ou 2007.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

O MOPTC deveria saber que, em 2006, o MEI apresentou, publicamente, um estudo elaborado pelo INTELI, intitulado “ **Contributos para uma estratégia de desenvolvimento do Cluster aeronáutico nacional**”, que expunha uma visão do processo de valorização das Contrapartidas com impacto no sector aeronáutico.

O mesmo estudo apontava como factores de atraso da indústria aeronáutica nacional, face à europeia, as “*sucessivas hesitações e recuos na participação nos grandes projectos e consórcios europeus... e ... a falta de estímulo do Estado à indução de oportunidades e disponibilização de recursos.*”

Neste estudo previa-se que o Cluster aeronáutico iria receber contributos das aquisições militares, bem como das civis, e, entre estas últimas, das futuras compras de aviões pela TAP.

COMENTÁRIO DOS DEPUTADOS:

É outra oportunidade perdida. O Gabinete não teria feito nenhum daqueles infelizes comentários se o MOPTC tivesse trabalhado em articulação com o MEI, como era sua obrigação.

VII - Documento do Gabinete do MOPTC

Mais adiante, na página 19, o documento refere novamente o Relatório do GT, referindo que várias entidades contactadas pelo GT foram inequívocas na consideração de que um tal investimento teria que se traduzir na obtenção de compensações para a economia”; e o documento do MOPTC faz o seguinte comentário: que entidades? Como se pode basear uma afirmação destas em vagas” entidades”?

Observações:

O GT ouviu empresários, a COMISSÃO PERMANENTE DE CONTRAPARTIDAS, o AICEP, e o INTELI. Todas estas entidades foram unânimes na afirmação de que a renovação da frota de aviões da TAP era uma oportunidade para a economia nacional, se o processo fosse, naturalmente, bem conduzido e houvesse uma estratégia. Isto está referido no II Relatório Final, aprovado por unanimidade na CAEIDR.

COMENTÁRIO DOS DEPUTADOS:

Estamos, visivelmente, perante uma nova precipitação por falta de cuidado em ler-se o que fora escrito antes. Para os Deputados, a Comissão Permanente de



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

Contrapartidas, o AICEP e o INTELI são entidades relevantes e não “vagas entidades”, como refere o Gabinete do MOPTC.

VIII- Documento do Gabinete do MOPTC

Na página 21, terceiro parágrafo, o Gabinete do MOPTC refere o seguinte: Na página 18 do Relatório, o GT fez em determinada altura a seguinte pergunta: *“Ou foi o MOPTC quem desistiu e/ou se desinteressou da cooperação da AIRBUS com a indústria nacional, e, se tal aconteceu, a que se deveu isso e quem o decidiu?”*

O Comentário do Gabinete foi:

A exaustiva cronologia relativa aos contratos realizados em 2005 e 2006, e acompanhados de perto pelo MOPTC, desmente cabalmente esta dúvida/insinuação;

Observações:

1º- A resposta do MOPTC às questões colocadas pela AR sobre a renovação da frota da TAP e sobre outros projectos na esfera do MOPTC, foi, relativamente aos aviões, escassíssima, omitindo qualquer referência à negociação com o fornecedor com o objectivo de obter benefícios para a economia nacional.

Tendo os Deputados chegado, posteriormente, ao conhecimento da carta da Airbus, não poderiam, naturalmente, deixar de manifestar preocupação e de questionar sobre os resultados da mesma.

Não se percebe como pode o Gabinete ter ignorado tal informação, quando a preocupação da AR era, justamente, sobre o que se tinha obtido com a compra dos aviões.

2º Em todo o Relatório, o GT não fez uma única insinuação sobre o MOPTC. Apenas levantou dúvidas, e fundamentou-as, limitando-se a actuar no contexto da função fiscalizadora da AR, com base nos factos conhecidos e na informação recebida, com grande dificuldade, diga-se, do MOPTC.

Pelo contrário, **foi o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações quem**, na audição conjunta com as Comissões de Assuntos Económicos e das Obras Públicas, criticou o facto de a comunicação social ter tido acesso ao mesmo antes da sua aprovação e **insinuou** se não se estaria na presença de uma campanha.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

COMENTÁRIO DOS DEPUTADOS:

A origem das perguntas feitas pelo GT deve-se, exclusivamente, à informação, ou falta dela, da responsabilidade do MOPTC.

O Gabinete do MOPTC revelou-se, ao longo destes últimos anos, uma entidade que ou não respondeu quando solicitado, ou respondeu só depois de grande insistência e de forma insuficiente e confusa.

A única insinuação que foi feita, até agora, em torno deste dossier foi da responsabilidade do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, rejeitada prontamente pelo Relator do GT.

CONCLUSÕES:

- 1- Neste assunto, o que se esperava do MOPTC, em condições normais, era o seguinte:
 - a) Que legitimamente reiterasse estar convencido de que tinha assegurado a melhor defesa do interesse nacional na aquisição dos novos aviões da TAP.
 - b) Que legitimamente afirmasse, mas de forma correcta, discordar da avaliação crítica dos Deputados.
 - c) E que, finalmente, manifestasse tranquilidade perante a proposta de que a AR solicitasse uma clarificação do negócio por parte de uma entidade como o Tribunal de Contas. Se o MOPTC tivesse assumido uma atitude desta natureza, este assunto não teria chegado até ao ponto a que chegou.

- 2- Em vez de enviar um documento com os esclarecimentos e informações adicionais relacionadas com as questões levantadas pelos Deputados, e a pedido destes, o Gabinete do MOPTC optou por enviar um documento oficial que intitulou de “Comentários ao Relatório do GT da CAEIDR”

Não se sabe se estamos a assistir ao início de uma nova era no relacionamento entre organismos do Governo e a Assembleia da República, ou apenas perante uma atitude defensiva que pode ter como explicação o facto de o MOPTC ter dificuldade em lidar com a crítica, reagindo, oficialmente, num estilo que não parece muito compatível com o relacionamento que deve prevalecer entre um organismo do Governo e Deputados da Assembleia da República.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

- 3- Tornou-se evidente, neste documento, uma tentativa de desqualificar e descredibilizar o Relatório do GT.
- 4- Tal tentativa só pode ser resultado da irritação pela crítica, ou então destinar-se a desvalorizar e anular a proposta de solicitar ao Tribunal de Contas uma auditoria ao processo de aquisição dos novos aviões por parte da TAP.
- 5- Mas, como ficou demonstrado, o documento revela-se totalmente desastrado, mergulhado do princípio ao fim em falhas e precipitações grosseiras, incompreensíveis num documento oficial de um ministério.
- 6- Em vez de clarificar as informações prestadas e as opções que o MOPTC tomou, o documento acaba por acentuar, ainda mais, as dúvidas.
- 7- A transcrição do despacho do SEII é particularmente relevante neste documento, pois mostra um membro do Governo a interpretar a disponibilidade da empresa Airbus tal como o faria qualquer cidadão, e como fizeram os Deputados do GT.
- 8- O texto de Despacho mostra que o MOPTC induziu em erro o SEII e depois ignorou-o, fazendo uma escolha que não se percebe nem foi ainda explicada.
- 9- Para os deputados subscritores desta informação, as questões essenciais não são as falhas grosseiras do documento, mas o que se poderá retirar desta atitude do MOPTC.
- 10- Os Deputados que integram o GT acompanham o processo das contrapartidas há mais de dois anos. Não partiram de nenhuma ideia feita sobre o desempenho do MOPTC neste processo, nem estão empenhados em demonstrar o que quer que seja relativa ao MOPTC.
- 11- Todavia, têm o dever de ressaltar factos evidentes e procurar esclarecer o que não é evidente. Assim, tornou-se evidente que a opção do MOPTC de não envolver o MEI e o interlocutor por este nomeado para as negociações com a Airbus não constituiu um procedimento normal. Por isso, afirmar que determinadas empresas nacionais beneficiaram de apoios, colaborações ou encomendas adicionais da Airbus como fruto da diligência do MOPTC, não poderá ser aceite pelos Deputados do GT como garantidamente a melhor solução para a economia nacional na sequência da disponibilidade da Airbus de cooperar com a indústria nacional. As referidas empresas teriam tido muito a ganhar nos contactos com a Airbus se soubessem (o que não foi o caso) que o Governo estava envolvido nesse processo. Quem pode assegurar que esta foi uma boa negociação com a Airbus?



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho – Acompanhamento das Contrapartidas

12- O GT considera que o MOPTC não é o único responsável por este tipo de situações, uma vez que não há uma estratégia nacional clara relativamente à construção de um cluster aeronáutico. E quando há ideias não há quem as coordene, fazendo cada um o que acha que é melhor (como foi este o caso). Mas isto não justifica porque o MOPTC chamou a si uma matéria onde outros tinham não só mais informação mas também mais responsabilidade e competência.

13- O MOPTC insiste na ideia de que não há contrapartidas neste tipo de negócios, mas ao mesmo tempo passou, também, a ideia de que preferiu (*preferiu em relação a quê?*) obter descontos nos preços dos aviões. A atitude do MOPTC é ainda incompreensível quando se sabe como foram difíceis as negociações e grande o empenho do Governo, e do Primeiro-ministro, para levar uma empresa brasileira a decidir investir no Alentejo.

14- Mas há outros aspectos que ainda não estão claros. O MOPTC tem dito, até agora, que o negócio da compra dos novos aviões foi conduzido da melhor forma para o interesse nacional e dá como prova um conjunto de concessões que a TAP obteve, no montante de mais de 1,6 mil milhões de USD.

Porém, esta informação nada tem de rigorosa, e isso torna-se tanto mais relevante quanto maiores os valores em causa. Até agora, tem-se lido que a TAP obteve, umas vezes descontos, outras vezes concessões e outras vezes vantagens, no valor de 1,6 milhares de milhões de USD.

A primeira questão está logo na falta de rigor, o que é inaceitável quando esta imprecisão vem do próprio MOPTC, que tem conhecimento que descontos nos preços são uma coisa, mas concessões e /ou vantagens podem ser coisas completamente diferentes, quer em termos financeiros, quer contabilísticos.

Por outro lado, o Gabinete do MOPTC terá afirmado à comunicação social que a TAP obteve condições de aquisição pouco usuais no sector.

Qualquer pessoa sente que, em condições normais, a Airbus não teria razões para dar um tratamento especial à TAP. Se a TAP obteve esse tratamento, então o que deu em troca (contrapartida) ou de que abdicou?

Na informação recebida do MOPTC há uma confusão sobre isto desde o primeiro dia em que este assunto se tornou público.

15- Além disso, na sequência do II Relatório Final do GT, a Assembleia da República solicitou expressamente ao MOPTC um *“esclarecimento sobre o benefício esperado*



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Grupo de Trabalho - Acompanhamento das Contrapartidas

...concretamente em termos de capacidade nacional acrescida na área da manutenção dos novos aviões.

Esta é uma área onde a TAP registou progressos e conquistou prestígio ao longo das últimas décadas. Contudo, para espanto dos Deputados, nem na resposta ao pedido da AR, nem durante a audição do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nem no documento objecto desta INFORMAÇÃO se obteve uma única referência sobre se esta área de negócios da TAP beneficiou de alguma forma com a última aquisição de novos e modernos aviões.

Estas dúvidas exigem esclarecimento urgente, para que nenhum tipo de suspeição se levante ou então não fique no ar.

- 16- Num quadro em que subsiste matéria que carece de esclarecimento e transparência de processos e que nenhuma informação proveniente do MOPTC ajudou a ultrapassar, a proposta que o GT fez para que a AR solicite ao Tribunal de Contas a realização de uma auditoria à última aquisição de aviões da TAP, e nesse processo avalie a diligência de todos os intervenientes, é uma exigência mínima que a não merecer aceitação e aprovação pela Assembleia da República poderá constituir um sinal e uma mensagem negativos para os portugueses.

Se em todo este processo alguma coisa ocorreu que deva ser evitada no futuro, tal facto constitui um motivo, mais do que suficiente, para justificar a proposta do GT. O País nada ganhará se este processo for arquivado nesta fase, isto é, com todas estas dúvidas.

Palácio de São Bento, 26 de Fevereiro de 2009

Os Deputados

Ventura Leite (PS)

Hugo Velosa (PSD)

Hélder Amaral (CDS-PP)

DECLARAÇÃO DE VOTO DO GP DO PCP sobre a votação do III RELATÓRIO DAS CONTRAPARTIDAS

O GP do PCP votou a favor do III Relatório “Acompanhamento dos Processos das Contrapartidas”, e considera extremamente grave o voto contra do GP do PS, que impediu a sua aprovação em sede da CAEIDR, razões para a presente Declaração de Voto.

Com a presente Declaração de Voto o GP do PCP, que deixar explicitadas e registadas essas razões.

1.O III Relatório, em apreciação e votação, desenvolve, profunda e completa análises e conclusões do Relatório Final aprovado em 4 de Março de 2008, por unanimidade dos Partidos presentes, e logo do GP do PS. O GP do PCP, sem uma identificação global com o mesmo, votou favoravelmente esse Relatório por razões que então declarou, e que de forma sucinta recordamos:

(i) Era um Relatório, que contrariamente ao habitual nos trabalhos parlamentares, não replicava o pensamento do Governo sobre a matéria. Pelo contrário, no pleno assumir das competências do Órgão de Soberania AR, realizava uma análise fundamentada e crítica ao comportamento do Estado português, através da crítica às posições de sucessivos governos. O Relatório, era tanto mais de valorizar quanto tinha sido elaborado por um Grupo de Trabalho, coordenado por um Deputado pertencente à maioria parlamentar que sustenta o Governo. O Relatório, não se tinha confinado, como atrás se diz, ao comportamento do actual Governo.

(ii) O Relatório fazia uma teorização adequada da questão das contrapartidas, ultrapassando a abordagem tradicional e formal, das contrapartidas exclusivamente consideradas no âmbito das compras de equipamento militar, generalizando essa abordagem das grandes aquisições/investimentos públicos para todos os grandes projectos nacionais, como aliás fazem todos os outros países. Como aliás, segundo o próprio Relatório, o próprio Governo tinha feito (na nossa opinião de forma insuficiente) no caso do “cluster” eólico! O que certamente exige uma abordagem das contrapartidas de forma diversa do que acontece no âmbito da defesa nacional.

iii) O Relatório fazia uma listagem, não fechada, de projectos susceptíveis, de permitir ao País obter mais valias e factores de dinamização das empresas e sectores produtivos nacionais, decorrentes de grandes aquisições no exterior, provenientes de projectos já anunciados.

(iv) Estando de acordo na generalidade com o Relatório, o GP do PCP, não deixou de anotar o risco, face aos processos em curso de privatização ou concessão a privados de empresas públicas (caso da ANA) e do desenvolvimento dos grandes projectos nacionais, de que as contrapartidas se transformassem apenas em poupanças ou outras vantagens económicas para as entidades/capitais privados a quem os projectos sejam entregues.

O III Relatório, mais não faz do que respeitar as conclusões desse Relatório Final, sendo assim incompreensível o voto do GP do PS.

2. Quer as respostas escritas do MEI e do MOPTC, quer a audição do Ministro e secretários de Estado deste último Ministério, consolidam a ideia da importância do Relatório para vencer posições e ideias feitas sobre o assunto, ao longo de sucessivos governos, responsáveis por enormes prejuízos para o País, pela não exploração suficiente das potencialidades do “mercado das contrapartidas”. Posições essas traduzidas no não equacionamento do problema, desde o momento em que os projectos são admitidos e registados como possíveis decisões do governo. As respostas do Governo são uma flagrante demonstração de uma visão formal das contrapartidas, que o Relatório Final de Março e o agora III Relatório pretendiam ultrapassar.

3. Pese a reprovação do relatório pelo GP do PS, o problema das Contrapartidas, continuara inevitavelmente na agenda política do País e da Assembleia da República. Torna-se também obrigatório que o Tribunal de Contas faça uma avaliação geral do problema, e que em particular, venha a concretizar a realização de uma Auditoria sobre a última aquisição de aviões pela TAP, como o III Relatório propunha em Conclusões.

O Deputado

Agostinho Lopes

11MAR09

DECLARAÇÃO DE VOTO DO GP DO BE

III Relatório sobre o “Acompanhamento dos Processos das Contrapartidas”

Reconhecendo a importância estratégica para a economia nacional da temática abordada no referido relatório, e a condução satisfatório dos trabalhos pelo grupo de trabalho constituído em Maio de 2006 por esta comissão. Vimos manifestar o nosso voto favorável ao Relatório sobre o “Acompanhamento dos Processos das Contrapartidas”.

O relatório apresenta no seu ponto V uma série de propostas que julgamos serem oportunas e urgentes. Dentre elas, recomenda que a Assembleia da República solicite ao Tribunal de Contas, com carácter de urgência, uma auditoria à TAP. Manifestamos mais uma vez o nosso apoio a esta e a todas as iniciativas que visem conferir maior transparência nas relações económicas.

Por fim, manifestamos nossa estranheza em relação ao sentido de voto do Partido Socialista que, ignorando todo o processo de elaboração do relatório, com início em Maio de 2006, votou contra a sua versão final.

Lisboa, 6 de Março de 2009

As deputadas do Grupo Parlamento do Bloco de Esquerda

Alda Macedo

Mariana Aiveca