

**Comissão Parlamentar de Inquérito à Contratualização,
Renegociação e Gestão de todas as Parcerias Público-Privadas do
Sector Rodoviário e Ferroviário**

40.^a Reunião
(20 de dezembro de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) declarou aberta a reunião às 18 horas e 4 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º Carlos Correia, Presidente do Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT). Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Adriano Rafael Moreira (PSD), Manuel Seabra (PS), Emídio Guerreiro (PSD), Rui Paulo Figueiredo (PS) Hélder Amaral (CDS-PP), José Alberto Lourenço (PCP) e Duarte Filipe Marques (PSD).

O Sr. Presidente (António Filipe) encerrou a reunião eram 20 horas e 7 minutos.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que declaro aberta a reunião.

Eram 18 horas e 4 minutos.

Antes de chamar o Sr. Eng.º Carlos Correia, gostaria de dar nota de dois assuntos à Comissão, sendo o primeiro para informar que o Partido Socialista deu entrada de um requerimento a solicitar o envio do inquérito indicativo ao Sr. Eng.º Joaquim Ferreira do Amaral e ao Sr. Eng.º António Pedro Carmona Rodrigues.

Pergunto se algum dos Srs. Deputados se opõe.

Pausa.

Uma vez que não há oposição, como tem sido normal nestes envios, darei instruções aos serviços para procederem ao envio do mesmo.

Queria também dar nota de que já temos uma reunião marcada para o início do ano, que é no dia 9 de Janeiro, em que teremos a presença da Dr.^a Sr.^a Dr.^a Ana Maria Faria Burnier, que estará cá no âmbito da Concessão Oeste e, por isso, pedia aos Srs. Deputados que têm a missão da gestão deste *dossier* para se prepararem para o dia 9 de janeiro, às 17 horas e 30 minutos.

Informo ainda que, a seguir, no dia 10, será ouvido o Eng.º Manuel de Sousa Pereira, também no âmbito da Concessão Oeste, e, no dia 11, o Sr. Prof. Fernando Teixeira dos Santos, que vem responder sobre a Alta Velocidade, Oeste e Brisa, e, quanto ao dia 8, está pendente ainda por força do cumprimento do prazo ou não da resposta do inquérito indicativo por parte do Dr. Sérgio Monteiro.

À pergunta dos Srs. Deputados sobre se os ofícios deliberados na Comissão já foram enviados, informo que está tudo tratado, os ofícios já foram enviados.

Não tendo mais informações a prestar e a fim de começarmos a nossa audição, pedia, então, que fizessem entrar na sala o Sr. Eng.^a Carlos Correia.

Pausa.

Começo por agradecer a presença do Sr. Eng.^o Carlos Correia, que foi dirigente do IMTT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres) e é nessa qualidade que está aqui para connosco trabalhar.

Sr. Engenheiro, começo por lhe perguntar se tem alguma objecção que a reunião seja aberta ao público.

O Sr. Eng.^o **Carlos Correia** (ex-dirigente do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres): — Não, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado.

Queria dar-lhe nota do funcionamento destas reuniões. Se pretender, pode utilizar um primeiro período para uma exposição relativamente ao tema que o traz cá hoje; se entender que não é necessário, passaremos imediatamente à fase das perguntas e respostas.

As perguntas e as respostas processam-se do seguinte modo: temos uma escala que vai rodando por ordem de cada um dos partidos. Hoje, começa pelo Partido Social-Democrata, que tem 8 minutos para colocar questões, que não têm que ser obrigatoriamente seguidos, e às quais o Sr.

Engenheiro vai respondendo, pergunta a pergunta, conforme elas vão sendo colocadas.

O Sr. Engenheiro não tem, naturalmente, tempo de resposta, o que interessa é que as respostas sejam, tanto quanto possível, dadas às perguntas dos Srs. Deputados, sendo que fazemos sempre o apelo para que sejam dadas num período razoável e, sobretudo, se cinjam ao tema e às perguntas que vão sendo colocadas.

Finda esta primeira ronda de 8 minutos, há a possibilidade de uma segunda ronda, em que cada Deputado que se inscreva para esse efeito dispõe de 3 minutos para colocar questões e o Sr. Engenheiro responderá exatamente nos mesmos moldes. A partir dessa altura, terminamos os nossos trabalhos.

Assim sendo, pergunto se o Sr. Engenheiro gostaria ou não de fazer de uma intervenção inicial.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Começo por cumprimentar os Srs. Deputados.

Queria só referir o seguinte: a convocatória que me foi feita refere-se à matéria relacionada com a parceria público-privada do troço Poceirão-Caia e gostaria de enquadrar um pouco a minha intervenção nesta parceria público-privada e, enfim, com a Alta Velocidade em geral.

A minha intervenção neste processo, basicamente, enquadra-se desde março de 2005 a março de 2007, enquanto assessor no Gabinete da Secretaria de Estado dos Transportes, onde acompanhei, do ponto de vista técnico e a minha intervenção foi técnica sobre as questões relacionadas com a Alta Velocidade e, posteriormente, fiz parte da comissão de acompanhamento, que foi nomeada em 25 de março, para o lançamento da parceria Poceirão-Caia.

Essa comissão de acompanhamento, de que não era presidente mas membro efetivo em representação do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, tinha um prazo de 60 dias para apresentação do relatório, o que fez a 30 de maio de 2008. Nessa data, a comissão de acompanhamento entregou o relatório referente a essa parceria, onde se recomendava ao Governo o prosseguimento dessa parceria.

Desde essa altura, fui designado vogal do IMTT, posteriormente, Presidente da AMTL (Autoridade Metropolitana de Transporte de Lisboa) e, desde 3 de fevereiro de 2011, Presidente do IMTT.

Queria dizer que, enquanto membro do conselho diretivo do IMTT, o IMTT pouca relação tem com este processo da Alta Velocidade, porque a Alta Velocidade é matéria que estava cometida à empresa RAVE. Portanto, o relacionamento do IMTT, apesar de ser o IMTT o regulador do sector ferroviário porque incorporou o ex-Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, a relação que tinha com a RAVE era, essencialmente, naquelas matérias da regulação, designadamente, de acompanhamento da legislação comunitária e dos grupos comunitários onde o IMTT participava, designadamente interoperabilidade. Eram esses contactos que tinha com a RAVE, mas, num contexto genérico, tinha com a RAVE como com os outros gestores de infraestruturas e com os outros operadores. Portanto, não interferia, nem direta nem indiretamente, no processo da Alta Velocidade.

Só quis dar este enquadramento inicial para circunscrever um pouco a minha participação neste processo para que, enfim, não levem a mal se a alguma pergunta venha fora deste quadro e eu não consiga ou não saiba responder por não ter tido participação ou intervenção direta nesse processo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, agradeço a exposição que fez.

Vamos, agora, dar início à nossa audição, cabendo, hoje, ao PSD iniciar os trabalhos, pelo que dou a palavra ao Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira, que dispõe de 8 minutos para colocar questões.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente. Os meus cumprimentos, Sr. Eng.º Carlos Correia.

Aproveito para dizer, Sr. Engenheiro, que consideramos da máxima importância a sua vinda cá e esperamos que nos possa ser útil no esclarecimento desta parceria público-privada, porque, de acordo com os dados que temos, à data de hoje, o Sr. Engenheiro fez parte da comissão que poderá ter levado à parceria público-privada e, portanto, ao contrato mais lesivo para o Estado. Não digo que foi por consequência direta da comissão, mas o resultado final é este.

Ontem, tivemos cá o Sr. Presidente da entidade concessionária e fomos informados que já foi apresentado um pedido de reembolso de despesas de 159 milhões de euros ao Estado português. E se, em relação a alguns dos outros contratos, também já nos apareceram indícios de prejuízo para o Estado, este é, sem dúvida, o que temos de considerar mais gravoso em termos relativos, porque não há qualquer contrapartida. O Estado vai aqui desembolsar muitos milhões de euros, em contrapartida de nada. Daí que é da máxima importância esclarecermos estas questões.

Desde logo, gostaria de tentar saber se o Sr. Engenheiro nos pode esclarecer sobre qual o motivo por que o Governo decidiu, no que diz respeito à parte da linha Lisboa-Poceirão não adjudicar, invocando no despacho questões financeiras, e adjudicar Poceirão-Caia. Se bem se recorda, a Sr.ª Secretária de Estado que o tutelou, como disse, entre 2005 e 2007, na altura, chamou à adjudicação de «meio TGV».

Queria que o Sr. Engenheiro nos pudesse ajudar para compreendermos como é que responsáveis políticos podem adjudicar meia obra, meia empreitada, meia parceria, com encargos de 1500 milhões de euros, que iriam ficar totalmente improdutivos, inúteis, à espera que se viesse a desenvolver o resto da obra.

Esta é a primeira questão, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Muito obrigado, Sr. Deputado Adriano Moreira. Aproveito para o cumprimentar.

Queria dar um esclarecimento relativamente a essa matéria. A responsabilidade da comissão de acompanhamento era verificar, analisar, os documentos do concurso e a sua conformidade com a legislação existente, bem como o estudo estratégico elaborado pela RAVE relativamente a esta parceria e recomendar ao Governo se os pressupostos, os objetivos, o comparativo do sector público, que era feito nesse estudo estratégico, estavam conforme — a legislação o impunha — e se apresentavam resultados satisfatórios que justificavam o lançamento da parceria, bem como a análise dos documentos do concurso, como eu disse.

Essa comissão o que faz e o que determina, no seu relatório, é dizer ao Governo... E o mandato da comissão é para analisar, relativamente a esse troço, do ponto de vista técnico — porque essa comissão é técnica, não é uma comissão política —, se havia a conformidade e se esses pressupostos estavam garantidos. Isso foi verificado e foi considerado adequado e garantido pelos membros da comissão. E a comissão recomenda ao Governo o prosseguimento e o lançamento do concurso.

Posteriormente, faço recordar que, em 2 de junho de 2008, é nomeada a comissão do júri do concurso e é essa comissão que acompanha todo o procedimento concursal, que culmina com a adjudicação do

processo. Não é a comissão de acompanhamento que é responsável pela adjudicação, pela negociação, pela análise das propostas, por nada disso. É este esclarecimento que importa ter. E eu, nessa comissão, posteriormente a essa data de maio de 2008, em que termina, no fundo, o relatório da comissão de acompanhamento, não acompanhei mais nada relativamente a esse processo da Alta Velocidade. Aliás, eu, nessa altura, já nem estava no Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes.

O que lhe posso dizer é o seguinte: do ponto de vista técnico, da análise que a comissão de acompanhamento fez, dos estudos existentes — posso referir que, relativamente a este projeto, não conheço nenhum que tenha um acervo de estudos tão exaustivo, tão detalhado, como foi feito para a Alta Velocidade —, os pressupostos que constavam desses estudos indicavam, foram unanimemente considerados pela comissão como este projeto estando em condições para avançar para o lançamento do concurso.

Posteriormente a essa data, tudo o que ocorre já me ultrapassa. Não acompanhei, não estive e, portanto, ser-me-á difícil responder-lhe concretamente à sua pergunta sobre por que é que o Governo entendeu não adjudicar, porque eu não participei nem acompanhei esse processo.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Enquanto membro de uma das comissões, o Sr. Engenheiro tinha consciência de que estava a acompanhar parte do projeto, isto é, existia um projeto único e o Sr. Engenheiro estava em parte do projeto. Se o desafiassem para fazer parte dessa comissão e se lhe dissessem logo que não existiria outra comissão para a restante parte da linha não aceitaria. Pode comentar esta questão.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Vamos ver.

Constituiu sempre um pressuposto dado à comissão — aliás, convém datar a intervenção nessa comissão que, como eu disse, é de março de 2008 a maio de 2008 —, que o pressuposto que havia para esta comissão é que o modelo de negócio que tinha sido apresentado pela RAVE e que estava constituído, era configurado em seis parcerias público-privadas, sendo que esta era uma dessas parcerias público-privadas que levariam à constituição, no final, da totalidade da rede de Alta Velocidade. Esta era uma peça da rede completa.

Portanto, não era pressuposto dessa comissão nem essa comissão se detalhou a analisar se esta era só uma peça, se a rede de Alta Velocidade se ficaria pelo Poceirão-Caia, porque esse não era o mandato da comissão nem esse era o pressuposto, na altura. O pressuposto, na altura, era que haveria seis parcerias público-privadas, cinco envolvendo a construção, o investimento na subestrutura e superestrutura, e uma parceria para a totalidade da sinalização e telecomunicações da rede de Alta Velocidade e que o material circulante seria adquirido por uma entidade pública que, depois, seria alugado ao operador da Rede de Alta Velocidade, ficando a REFER, naturalmente, com o controlo e comando da sinalização.

Este era o quadro e o pressuposto que é dado à comissão de acompanhamento e, portanto, como eu disse, esta PPP1 Poceirão-Caia era apenas o início de um processo que levaria à constituição da rede de Alta Velocidade, conforme os eixos estratégicos que tinham sido determinados pelo Governo. Faço lembrar que, em dezembro de 2005, foi anunciado pelo Governo a constituição de dois eixos estratégicos, Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto, que, posteriormente, se não estou em erro, em outubro de 2006, por ocasião da apresentação das orientações estratégicas do sistema ferroviário, foi adicionada a ligação Porto-Vigo.

Estes eram os eixos estratégicos que estavam determinados pelo Governo e, para nós, esta era uma primeira peça dessa rede destes eixos estratégicos enunciados pelo Governo.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, podemos concluir que é totalmente inexplicável que se avance com esta parceria público-privada 1, sem que a 2 avance, em complemento, porque ficaríamos aqui com a tal metade do percurso para Madrid, algures entre o Alentejo e a fronteira.

Portanto, se o Sr. Engenheiro não tivesse os pressupostos que referiu e pudesse antecipar que a realidade poderia ser a que veio a acontecer, não se metia nesses trabalhos. Ou acha que existe alguma razoabilidade na adjudicação apenas da PPP em que esteve envolvido?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, faço só notar o seguinte: como referi, o modelo de negócio que foi constituído pela RAVE tinha um conjunto de pressupostos e, designadamente, nesse conjunto de pressupostos estavam elementos como a comportabilidade para o Estado, a questão de haver um conjunto dos troços que tinham de ser constituídos terem a dimensão em termos quer do investimento quer da capacidade da sua concretização adequada e, portanto, esse modelo de negócio era constituído pelas tais seis parcerias público-privadas.

O que faço notar é o seguinte: para a comissão de acompanhamento — e foi esse o mandato da comissão de acompanhamento —, aquilo era a PPP1, de um conjunto de seis parcerias público-privadas que levariam à constituição dos eixos prioritários da rede de Alta Velocidade.

Tenho dificuldade em responder à sua pergunta porque a questão nunca me foi colocada, nem foi esse o pressuposto da minha participação na comissão de acompanhamento.

Portanto, não lhe iria responder porque só em concreto, face a uma questão dessa natureza porque não foi esse o pressuposto, é que eu saberia responder a essa pergunta.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Invocando agora a qualidade, que teve mais tarde, de Presidente do IMTT, nessa qualidade, acha razoável esta adjudicação de apenas metade da linha?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, volto a referir aquilo que disse: acho que não foi nem era intenção de ninguém a adjudicação de metade da linha nem a adjudicação só da parceria público-privada Poceirão-Caia. A intenção era a adjudicação Poceirão-Caia, que era a PPP1 do modelo de negócio, e avançar com as outras parcerias público-privadas, que levariam à constituição da rede.

Se o Sr. Deputado me disser assim: «Faz sentido adjudicar só a Parceria PP1 e, depois, por exemplo, não comprar o material circulante?» Bom, eu diria: «Não faz sentido nenhum.» Isto tem que ser contextualizado dentro do modelo de negócio. E as coisas só fazem sentido nos pressupostos desse modelo de negócio.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, pedia-lhe mais um bocadinho de colaboração.

O Sr. Engenheiro acabou de dizer que não faria sentido não comprar o material circulante. A minha pergunta é: e faz sentido não adjudicar a PPP2?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Quer a minha opinião? Eu dou-lha. Acho que não faria sentido nenhum, como lhe disse. Portanto, faria sentido a PPP1 e, a seguir à PPP1, adjudicar a PPP2, naturalmente, porque, tal como foi sempre prevista, a ligação era Lisboa-Madrid, e este era um troço dessa ligação. O que faria sentido era a constituição da ligação Lisboa-Madrid, porque isso é que eram os pressupostos que levaram a toda a avaliação económica e financeira dos pressupostos dessa ligação. Este troço foi sempre avaliado como uma peça dessa ligação, naturalmente.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Tal como nós, o Sr. Engenheiro ficou surpreendido quando o Governo optou por não adjudicar a PPP2, ficando apenas com a PPP1 adjudicada. É isso que podemos concluir?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Não sei. Eu não tive notícia de que não fosse adjudicada a PPP2, mas, como lhe digo, culminei esse acompanhamento em maio de 2008 e não tive notícia da não adjudicação da PPP2.

Segundo o que ouvi na comunicação social, a PPP2 não foi adjudicada por problemas relacionados com o processo do concurso, o que é matéria diferente. Outra coisa é desistir da PPP2. Eu não ouvi que o Governo tenha desistido da PPP2. O que ouvi dizer é que houve problemas no processo concursal, que eu desconheço — estou a vender pelo preço que ouvi na comunicação social —, que levaram à não adjudicação daquele concurso ou daquele procedimento em concreto. Não foi a desistência da PPP2.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, lamentamos a falha de informação da sua parte porque estamos a falar do Despacho n.º 14 505/2010, de 10 de setembro, em que o Governo decidiu não adjudicar o concurso Lisboa-Poçoirão. Isto foi publicado em *Diário da República* e é uma decisão de não adjudicação. É disso que estamos a falar.

O Sr. Engenheiro foi perentório em dizer que não tinha lógica não comprar os comboios e a nossa pergunta é: e tem lógica não adjudicar a linha Poçoirão?

O Sr. Engenheiro está, por todos os meios, a tentar pronunciar-se sobre este assunto. A nossa questão é muito direta: o senhor acha que isto foi uma má decisão e devia ter-se anulado, suspenso ou adjudicado as duas ou acha que há alguma razoabilidade porque o motivo que foi invocado foi questões económicas, questões financeiras? É o que está no despacho.

Penso que o Sr. Engenheiro, por lapso, estava a dizer que não o conhecia, mas tenho a certeza de que deve conhecê-lo.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, vamos ver se eu consigo transmitir, com clareza, qual é a minha posição.

O que o Sr. Deputado o que me pergunta é se faz sentido este troço isoladamente a funcionar em termos de rede de Alta Velocidade. O que eu disse foi: «O pressuposto da comissão de acompanhamento e do ponto de vista técnico, considero que este troço faz sentido, completada a ligação Lisboa-Madrid.

Depois, disse o seguinte: «Aquilo de que eu tenho conhecimento...» — e não tenho conhecimento do despacho e aquilo que me transmitiu desse despacho em nada contraria aquilo que eu disse — «... é que esse troço não foi adjudicado por razões relacionadas com o procedimento em concreto.

Nunca ouvi, da parte de nenhum membro do Governo, dizer que desistia da parceria público-privada 2, isto é, da restante ligação do Poceirão a Lisboa».

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, é só para informar que o Sr. Presidente vai ocupar o seu lugar e eu voltarei a ser vice-presidente e ocuparei a minha bancada.

Entretanto, assumiu a presidência o Sr. Presidente, António Filipe.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, permita-me que lhe diga que é bastante estranho que um ex-presidente do IMT não conheça um despacho de não adjudicação desta obra! Já percebemos que o Sr. Engenheiro está a fazer um esforço muito grande de evitar algumas respostas.

Vamos evoluir e vamos tentar confrontá-lo com a resposta escrita que enviou à Comissão, na sequência do questionário que lhe foi remetido, em que o Sr. Engenheiro diz o seguinte: «Tanto quanto é do conhecimento do signatário, teria entretanto já sido assegurado um montante de fundos comunitários para o troço Poceirão-Caia, de 640 milhões (...)». Queria confrontá-lo com o facto de o Tribunal de Contas vir dizer exatamente o contrário. O Tribunal de Contas veio dizer que — e por isso mesmo foi chumbado o visto a este contrato —, «quanto aos encargos a satisfazer por conta de fundos comunitários, nada se refere em termos de garantia de financiamento.»

Uma vez que disse «tanto quanto é do conhecimento», pergunto donde é que veio este conhecimento e como é que o Sr. Engenheiro nos pode aqui dar garantias de que foi falta de informação do Tribunal de Contas e que, afinal, estava garantido este fundo comunitário?

Peço o seu comentário.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, na resposta que enviei, disse que, tanto quanto era do conhecimento — e referiu, e bem —, estavam assegurados 640 milhões de fundos comunitários. Essa informação está disponível publicamente no *site* anteriormente da RAVE e, agora, *site* da REFER, e, portanto, muitas dessas respostas a esse questionário resultaram, inclusive, de alguma investigação que fiz e de recolha de elementos que estão publicados no *site* da REFER, anteriormente publicados no *site* da RAVE. Procurei dar informação e resposta às perguntas que me foram solicitadas pela Comissão.

Como lhe disse, desde 2008, no *terminus* do meu processo na comissão de acompanhamento, não tive participação direta nesse processo. Portanto, não intervim no processo que levou e conduziu à recusa do visto por parte do Tribunal de Contas, e, como disse, não fiz parte do júri do concurso, não acompanhei o concurso, não acompanhei as negociações do concurso, não participei na assinatura do contrato, não participei nas respostas que foram dadas ao Tribunal de Contas. O que procurei, simplesmente, se calhar, com excesso de algum zelo, relativamente ao questionário que me foi enviado pela Comissão Parlamentar, foi dar a informação tanto quanto era do meu conhecimento e que envolveu, como disse, alguma recolha de elementos, designadamente elementos, que são públicos, no *site* da REFER, na componente relativa à Alta Velocidade, dantes *site* da RAVE, mas que, com a extinção da RAVE, foi incorporada

na REFER e que consta no *site* da REFER. Aliás, essa informação relativa aos fundos comunitários que estavam garantidos foi amplamente anunciada, em termos da imprensa, aquando da assinatura do contrato, portanto, com o agrupamento vencedor, penso que em Évora, em que não estive presente.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Temos de concluir que o Sr. Engenheiro, enquanto presidente do IMTT, não teve acesso aos acórdãos e aos documentos do Tribunal de Contas? Não leu ou consultou essa informação?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, não tive nem tinha que ter, porque, como referi, o IMTT, no processo relativo à Alta Velocidade, não tinha intervenção. Essa tarefa da Alta Velocidade estava cometida inteiramente à empresa da Rede de Alta Velocidade (RAVE). O IMTT não tinha nem tem o acompanhamento relativo a esse processo da Alta Velocidade, não interveio minimamente, em termos do concurso, em nada relativamente à parceria público-privada Poceirão-Caia.

A minha participação, inclusive, na comissão de acompanhamento em nada teve a ver com as minhas funções exercidas em termos do IMTT. Eu era representante do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações nessa comissão de acompanhamento. Como sabe, as comissões de acompanhamento integram, normalmente, representantes do ministério sectorial, portanto, que respeita à parceria, e do Ministério das Finanças. E eu estava enquanto representante do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e, portanto, em nada relacionado com o IMTT, porque o IMTT em nada se relaciona com esse processo.

Esse processo é conduzido pela RAVE que era quem tinha o mandato para conduzir todo esse processo relativo à Alta Velocidade.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Quando enviou para a Comissão a resposta ao questionário, o senhor era presidente do IMT. Não leu na imprensa a notícia sobre o acórdão do Tribunal de Contas, que dizia que os fundos não estavam garantidos? Só leu a parte da garantia dada pela REFER? Não teve acesso à informação do Tribunal de Contas, através, por exemplo, da imprensa?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, com certeza que tenho... Inclusive, tenho aqui o acórdão do Tribunal de Contas. Mas o acórdão do Tribunal de Contas não diz que não existem os fundos comunitários, diz que não se encontram suficientemente...

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Diz que não estão assegurados e garantidos!

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Não, não diz que não estão assegurados e garantidos. Diz que não foram dadas as garantias suficientes da existência desses fundos comunitários por parte da RAVE, que era a entidade que tinha de responder a esse processo e ao Tribunal de Contas.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Se o Tribunal de Contas diz que não está garantido o financiamento, por que é que o Sr. Engenheiro optou pela opção de dizer que estavam garantidos?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — A minha resposta diz: «Tanto quanto é do meu conhecimento, estão assegurados e garantidos 640 milhões de euros de fundos comunitários para esse processo». E já lhe referi onde é que fui buscar essa informação.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Na RAVE. Não faz fé no Tribunal de Contas!

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Não é uma questão de fazer fé no Tribunal de Contas. O Tribunal de Contas, no meu entender e na minha leitura, o que refere é que a RAVE não fez demonstração suficiente ao Tribunal da garantia desses fundos comunitários e nada duvida da existência desses fundos comunitários. Isto no meu entender. Eu não sou jurista, sou engenheiro. Mas pronto.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Enquanto presidente do IMTT tinha — e o IMT continua a ter — funções de regulação do sector ferroviário. Portanto, tinha obrigação de acompanhar esta área, independentemente de estar incumbida a execução a uma empresa público-privada, pensamos nós.

Uma questão que o Tribunal de Contas levanta é que o Governo adjudicou este concurso a uma das propostas que devia ter sido excluída. Este elemento do Tribunal de Contas foi analisado no IMTT? O IMTT, enquanto entidade reguladora, teve o cuidado de ir analisar este acórdão ou também é uma área que o IMTT não acompanhou porque acha que não lhe estava incumbido acompanhar essas questões desta adjudicação?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Digo-lhe, claramente, que foi uma área que o IMTT não acompanhou porque considera que não é uma área que deve ser acompanhada pelo IMTT. É uma área que estava cometida às competências da RAVE para o seu acompanhamento.

Essencialmente, a regulação que o IMTT faz em matéria ferroviária... Atenção: existe uma unidade de regulação ferroviária dentro do IMTT que tem independência funcional e técnica relativamente ao IMTT. Aliás, tem um diretor que é nomeado diretamente pelo ministro da tutela e, portanto, tem independência relativamente ao conselho diretivo do IMTT e faz a regulação económica desse sector. Repare no que eu disse: tem independência funcional e independência técnica relativamente ao conselho diretivo do IMTT, tem um diretor que é designado diretamente pelo Ministro e, portanto, não reporta diretamente ao conselho diretivo do IMTT relativamente a essas matérias. Mas faz regulação económica e, essencialmente, gere os conflitos existentes entre o gestor da infraestrutura e os operadores ferroviários.

Mas o IMTT tem ainda um departamento de infraestruturas e equipamentos ferroviários, que faz o acompanhamento e a regulação relativamente às infraestruturas e equipamentos ferroviários existentes, bem como as questões do acesso à atividade, da formação e certificação do pessoal relacionado com a ferrovia.

Porém, para as matérias relacionadas com o concurso e com a Alta Velocidade, existia a RAVE, atual REFER, que tinha essas atribuições. Essa não é matéria de regulação relativa ao IMTT nem o IMTT, no meu entender — e penso que no entender de toda a gente —, tinha ou teria que ter qualquer intervenção sobre essa matéria.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, uma última questão que, pensamos, está diretamente relacionada com as funções que desempenhou enquanto membro da comissão tem a ver com o problema do risco no que diz respeito à procura.

O que tem acontecido nesta Comissão é que, relativamente aos vários contratos — isso já é público, já ficou aqui demonstrado —, houve bastante exagero nos números calculados para a procura.

No que diz respeito ao contrato que o Sr. Engenheiro analisou, à parceria que, como referiu, talvez tenha sido das mais estudadas e, portanto, pensamos que teve o cuidado de estudar, queríamos a sua colaboração, porque ainda não conseguimos perceber. E o que é que não conseguimos perceber? Foi-nos dito aqui que estavam previstos, para este eixo Lisboa-Madrid, 6,1 milhões de passageiros logo no primeiro ano. Ora, nós temos dificuldade em perceber, porque, feitas as contas, dá-nos 16 000 passageiros por dia, 20 comboios em cada sentido com mais de 800 passageiros e, por muito bem feito que o estudo tivesse sido feito, o Sr. Engenheiro certamente que o leu e de certeza que se questionou. A nossa dúvida é: questionou-se? Questionou alguém sobre esta matéria? Levantou a questão de que, possivelmente, as contas não iriam bater certo porque a procura não estaria bem?

Esta é a primeira parte da pergunta.

A segunda parte é se nos podia explicar se as dúvidas que lhe tenham ocorrido levaram a que tivesse feito alguma proposta no que diz respeito à partilha de risco. É porque a informação que temos é que o risco ficou todo da parte do Estado, o que significa que se lá andassem 6 milhões ou apenas 6, o Estado pagava o mesmo, o privado fazia o mesmo negócio e, portanto, a comissão, nesta área, não foi muito útil.

Gostávamos de esclarecer esta dúvida da máxima importância, porque, como disse, esta talvez tenha sido, em termos relativos, a pior parceria que o Estado fez até hoje.

Era, pois, da máxima importância obter esclarecimentos.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, posso pedir-lhe só um esclarecimento?

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Esses 6,1 milhões que refere como é que se distribuem? Como é que chega a esses 6,1 milhões?

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Nós temos esse número. O Sr. Engenheiro, enquanto membro da Comissão, é que terá que nos esclarecer. O número que nos foi dito aqui é que a comissão, tendo em conta o estudo que tinha, informou que iria ter, logo no primeiro ano, 6,1 milhões de passageiros. Temos esse número. Estamos aqui a inquirir o Sr. Engenheiro, enquanto membro da comissão, para que nos diga como é que fizeram as contas, isto é, quantos comboios, quantos passageiros por comboio, enfim, como é que isso funcionava. E já estou a tirar 200 000, para não sobrecarregar demasiado o comboio!

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, deixe-me dar-lhe a seguinte resposta: a comissão de acompanhamento não faz estudos...

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Analisou-os!

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Analisou-os! Mas porque disse «como é que fez os estudos», eu só estou a referir...

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): - Só um esclarecimento, Sr. Engenheiro, se me permite.

V. Ex.ª, enquanto membro da comissão, teve acesso, como disse, a numerosos estudos de tráfego e este foi um dos casos. Nesse estudo de tráfego, estavam lá seis vírgula tal milhões de passageiros no primeiro ano. Nós não conseguimos perceber esse número. E a ideia que temos é que o cidadão medianamente culto, medianamente informado, ficaria chocado com o número. Isto porque dividia por 365 e iria questionar alguém uma vez que a equação não batia certo. Como é de tal modo óbvio, temos dúvidas que alguém com o currículo como o do Sr. Engenheiro, que, inclusive, o levou a ter funções da máxima importância como, por exemplo, presidente do IMTT, não se tenha questionado ou, então, antes pelo contrário, questionou-se. Era isto que queríamos aqui saber. E, nesse caso, quem questionou e quem confrontou com esse número, para tentarmos apurar responsabilidades?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, está claro. Já excedeu largamente o seu tempo. O PSD tem-se batido aqui pelo respeito dos tempos e, portanto, tem que dar o exemplo.

Sr. Engenheiro, faça favor

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Deixe-me fazer aqui um pouco de apelo à minha memória e explicar-lhe de onde veem esses 6,1 milhões. O que eu tenho aqui é que são 5,3 milhões, em 2010.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Vamos aceitar!

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Independentemente disso, deixe-me explicar. É que quando fiz a pergunta, ela não foi inocente. É que esses 6 milhões não são entre Lisboa e Madrid. É preciso perceber do que estamos a falar ou que é que o estudo refere.

Ora, o que esse estudo referia era o seguinte: 5,3 milhões em 2010, dos quais 1,6 milhões são viagens internacionais; 3,25 milhões, que é o grosso e, portanto, são os 61%, são viagens internas em Espanha, repito, em Espanha; 450 000, que corresponde a 9%, são internas, em Portugal. Isto consta do estudo estratégico que serviu de base à comissão e que está disponível.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Pode repetir?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — O que retirei desse estudo e que fui agora refazer foi: 5,3 milhões em 2010, dos quais 1,6 milhões de viagens internacionais, que é 30% do total, 3,25 milhões em Espanha, que são 61% do total, 450 000 internas, em Portugal, que são 9%.

Deixe-me explicar esta razoabilidade dos números: 1,6 milhões de viagens internacionais significam 18,4% das viagens internacionais existentes neste corredor. Portanto, a Alta Velocidade captava 18,4% da totalidade de viagens internacionais (que quer dizer entre os dois países) que são realizadas neste corredor.

Diretamente só Madrid-Lisboa, o que estava previsto neste estúdio eram 622 000 viagens, o que significa que eram captadas 40% das viagens existentes entre Madrid e Lisboa.

Ora, isto significa que a quota de mercado da ferrovia, que atualmente é de 1,1%, passaria para 15,8%, considerando só a Alta Velocidade. Como também estavam previstas melhorias na rede convencional — como sabem, entre Évora e Caia, iria haver uma linha de rede convencional, estavam previstos serviços que não eram só de alta velocidade, portanto o serviço convencional também era melhorado —, a quota modal prevista, no futuro, era de 18%, considerando a alta velocidade mais a rede convencional.

Portanto, não me parece, à partida, que estes números sejam tão exagerados como estavam a dizer. Dito assim, 6 milhões, parece que estamos a falar de 6 milhões entre Lisboa e Madrid e não é disso que estamos a falar. Refiro e repito, 61% desse tráfego é tráfego interno em Espanha.

O Sr. **Presidente**: — Antes de passar a palavra ao Partido Socialista, deixem-me que informe o seguinte: já recebemos da Sr.^a Presidente da Assembleia o deferimento do pedido de renúncia do Sr. Deputado José Mendes Bota, membro desta Comissão, e aguardamos que o PSD nos indique quem é o Sr. Deputado que o vem substituir.

Vou passar, agora, a palavra ao Sr. Deputado Manuel Seabra, do Partido Socialista.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Eng.º Carlos Correia.

Sr. Presidente, agradecendo que me tenha dado a palavra, vou tentar usar o tempo circunscrevendo-me aos limites temporais fixados, uma vez que ontem, numa segunda volta, me excedi ligeiramente no tempo utilizado, facto que, aliás, suscitou da bancada do PSD um barulho

tremendo, um *brouhaha* infundável... Enfim, o PS não se comporta da mesma maneira.

Ainda agora, o Sr. Deputado Rafael Moreira excedeu o tempo que excedeu, nos termos em que se viu, mas o comportamento do PSD não é grave só por causa disso. É grave porque assistimos, nos últimos dias, à construção de uma encenação dantesca sobre o número de passageiros que, supostamente, viajariam no TGV.

Quer o Sr. Deputado Emídio Guerreiro, quer, hoje, o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira lançaram números que são 15 vezes os números reais, na versão Emídio Guerreiro, e 10 vezes, na versão Adriano Rafael — 6 milhões são 10 vezes 600 000 e 9 milhões são 15 vezes 600 000, pelo menos, nas minhas contas.

Protestos do Deputado do PSD Adriano Rafael Moreira.

E nós andamos a assistir a audições, designadamente com o Eng.º Mário Lino e outras, em que o PSD ridicularizou a Alta Velocidade com base em números imaginários.

Portanto, os Deputados já perceberam, mas é preciso que quem está a ver estas sessões na ARtv, na televisão da Assembleia da República, Canal Parlamento, perceba que muitos dos números que, muitas vezes, o PSD utiliza são ficções para enganar o povo mas, porque não queria ser excessivo, direi para nos enganar a todos. De facto, é absolutamente lamentável que isso aconteça e, mais, é lamentável que persistam nessa tese de atirar areia aos olhos das pessoas, enganá-las e, com base em números absolutamente ficcionados, construam cenários que, a concretizarem-se e na versão deles, se fossem verdadeiros, seriam, de facto, cenários de verdadeira catástrofe. Mas não são!

Sr. Engenheiro, aproveitando a sua disponibilidade e o tempo que está a despendar para nos esclarecer, gostava de lhe fazer uma primeira pergunta: o projeto da Alta Velocidade, o TGV, foi suspenso, foi posto na gaveta, e isso significou para o País a perda de muitos milhões de euros em fundos comunitários. Pergunto: quanto é que o País perdeu?

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, posso fazer um ponto de ordem à Mesa, na sequência desta intervenção?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, depois de o Sr. Engenheiro responder, dar-lhe-ei a palavra.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Queria fazer um ponto de ordem. E, Sr. Presidente, um ponto de ordem tem a particularidade de ser em função do momento...

O Sr. **Presidente**: — Então, faça favor de fazer o ponto de ordem, Sr. Deputado.

O Sr. **Emílio Guerreiro** (PSD): — É apenas e só, Sr. Presidente, para solicitar...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, antevendo o conteúdo material do ponto de ordem do Deputado Emídio Guerreiro, eu também podia ter estado ao longo das últimas sessões...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, dê-me licença.

Por uma questão de respeito para com o Sr. Engenheiro, que está aqui a ser inquirido, vou deixá-lo responder e, depois, darei a palavra ao Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

Sr. Engenheiro, faça favor.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado Manuel Seabra, vou responder muito linearmente à sua pergunta.

Relativamente aos trabalhos na comissão de acompanhamento, o que estava previsto na altura — e refiro-me aos trabalhos da comissão de acompanhamento — era um financiamento para este troço Poceirão-Caia, em concreto, de fundos comunitários de 579 milhões de euros.

A posteriori e, como disse naquela informação que dei, tanto quanto era do conhecimento do signatário, esse valor acabou por excedido e foram garantidos os tais 640 milhões de euros. O que quer dizer que, relativamente a este projeto, o que estaria previsto já nessa altura em termos da comissão de acompanhamento era que 41% do investimento neste troço era assegurado por fundos comunitários, 49% por fundos privados e só 10% corresponderiam à parte do Estado, em que 7% eram diretamente assegurados pelo Estado e 3% diretamente assegurados pela REFER.

Em concreto, na altura da comissão de acompanhamento, o que estava previsto era um *apport* de fundos comunitários de 579 milhões para este projeto.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Que, naturalmente, se perderam!

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sim.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Emílio Guerreiro, faça o seu ponto de ordem.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, é apenas para informar que os números que quer eu quer o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira invocámos já em diversas reuniões, relativamente aos estudos de tráfego, são 6,1 milhões e 9,3 milhões, constam da informação escrita à resposta ao inquérito indicativo que a Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino entregou nesta Comissão.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Não leu!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Lamento muito que o Sr. Deputado Manuel Seabra não faça as leituras que deve fazer e que venha aqui dizer que nós estamos a inventar números. Se alguém inventou números, então, Sr. Deputado, foi a Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino, enquanto Secretária de Estado dos Transportes.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Manuel Seabra, queira prosseguir.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, vou prosseguir, mas pergunto se está a contar o tempo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, ainda não está a contar, mas diga por que é que não quer que conte.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, não quero que conte porque quero igualmente socorrer-me da figura regimental da interpelação à Mesa...

O Sr. **Presidente**: — Se considera necessário...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — ... sobre a condução da ordem de trabalhos porque acho que devia poder responder a esta suspeição que, abusiva e ilegítimamente, o Sr. Deputado Emídio Guerreiro fez impender sobre as minhas declarações.

Protestos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos terminar este incidente o mais rapidamente possível.

O Sr. Deputado Manuel Seabra responde ao que quiser e, depois...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Agradeço-lhe imenso, Sr. Presidente, a disponibilidade para dizer o seguinte: o Sr. Eng.º Carlos Correia disse aqui que o movimento Lisboa-Madrid era de 600 000 passageiros/ano, o que consta, aliás, nos números fornecidos pela Eng.ª Ana Paula Vitorino a esta Comissão.

O que o PSD fez supor e fez passar, quer em sede de Comissão, quer para o exterior, foi que o movimento Lisboa-Madrid era de 9 milhões de passageiros/ano,...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — É o que está aqui! Não fui eu que escrevi 9 milhões!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — ... o que equivaleria a que, com composições completamente repletas, teríamos que ter 22 composições a circular por dia entre Lisboa e Madrid. Isso é um embuste e eu acho que deve ser absolutamente clarificado. Não estou a dizer que o PSD deve ser posto na ordem, mas deve passar a falar verdade, sob pena...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, dê-me licença.

Srs. Deputados, nós vamos ter muito tempo daqui a até maio para dirimirmos as nossas divergências sobre o que concluímos ou deixamos de concluir.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Dá-me licença, Sr. Presidente?

O Sr. **Presidente**: — Agora, estamos a fazer uma audição e, portanto, pedia que a retomássemos.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, já fui insultado duas vezes e não estou disponível para ser insultado mais uma vez pelo Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Manuel Seabra, peço-lhe que...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Queria fazer uma interpelação à Mesa sobre a condução dos trabalhos, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já estamos em interpelações sobre interpelações e pontos de ordem! Acho que temos de ter um mínimo

de respeito para com as pessoas que estão aqui a ser ouvidas. Já não digo por quem nos está a ouvir, mas por quem nós estamos a ouvir.

Eu não lhe retiro a palavra. Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, uso da palavra exatamente pelo respeito de quem cá vem e de quem nos está a ver e pelo procedimento que tem sido seguido. Foi por isso que, há pouco, fiz sinal para usar da palavra e, se calhar, tínhamo-nos poupado a todos a este momento.

Respeitei a decisão do Sr. Presidente da Mesa em relação ao ponto de ordem a meio da inquirição que o meu colega, Deputado Manuel Seabra, estava a fazer, mas é preciso que fique registado que, quando o Sr. Deputado Emídio Guerreiro — e nós também respeitamos sempre as suas decisões — está a presidir aos trabalhos da Comissão, em relação a toda e qualquer solicitação que tem sido feita sobre qualquer figura regimental, ele tem considerado adequado que ela seja feita, sempre depois de finda a inquirição.

Portanto, eu dou por bom esse método e, na altura, quando fiz menção de pedir a palavra mas, depois, acedi à decisão era porque, se calhar, todos os nossos trabalhos correrão muito melhor se todos os pedidos que cada Deputado faça sejam no fim da inquirição que cada Deputado está a fazer.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, os nossos trabalhos correriam muito melhor se houvesse menos incidentes.

Sr. Deputado Manuel Seabra, quer prosseguir a sua inquirição?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Já percebemos, então, que, para além de termos 600 000 passageiros a circular por ano entre Lisboa e Madrid e não 6 milhões, o País, só neste troço de Poceirão-Caia, perdeu 600 milhões de fundos comunitários, que não recuperará.

O Sr. Engenheiro consegue estimar, em termos de número de postos de trabalho quer diretos quer indiretos, os que se perderam pela não execução da linha da Alta Velocidade?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, queira responder, por favor.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Presidente, se me desse licença, eu permitir-me-ia explicar aqui um ponto por causa dos 9 milhões. É que os 9 milhões existem, e eu passo a explicar: estes 5,3 milhões, que eu disse, na totalidade, eram em 2010, os 9 milhões são em 2030.

Portanto, é preciso saber do que, em concreto, estamos a falar. Quando falamos em 5,3 milhões não é entre Lisboa e Madrid, é ao longo deste corredor e, como eu disse, 61% é nas viagens internas em Espanha. Quando estamos a referir números, é preciso saber a que ano estamos a referir-nos e, em concreto, ao que estamos a referir.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, mas Lisboa-Madrid são 600 000, não é assim?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sim, sim.

O que eu digo é que os 5,3 milhões ou os 6 que foram referidos têm correspondência aos 9 milhões em 2030, mas também mantendo um pouco esta repartição...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas, como foi reiteradamente sublinhado em várias sessões a que o Sr. Engenheiro, naturalmente, não assistiu que eram 9 milhões de passageiros a circular entre Lisboa e Madrid, é preciso perceber que eram só 600 000 e não 9 milhões o que estava previsto no estudo.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Foi isso que tentei clarificar.

Relativamente à resposta, em concreto, do emprego, vou reportar-me àquilo que estava contemplado em termos de estudo estratégico que foi analisado pela comissão de acompanhamento. O que o estudo estratégico que foi analisado na comissão de acompanhamento referia — e, atenção, estamos a referir para a totalidade dos eixos estratégicos da rede de Alta Velocidade este número de emprego que vou citar aqui que existia, em concreto, para...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Totalidade dos eixos que são?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e Porto-Vigo.

O que estava referido nesse estudo era o seguinte: 56 000 postos de trabalho diretos e 100 000 postos de trabalho na sua totalidade, portanto, incluindo os 56 000 postos de trabalho diretos, e, portanto, o restante em postos de trabalho indiretos.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O que significa que o País mandou às urtigas 100 000 postos de trabalhos!

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — De acordo com o estudo. Aliás, devo referir que esse estudo, para além das questões relacionadas com a criação de emprego, previa outro tipo de benefícios, designadamente 126 mil milhões em investimento privado, que representava cerca de 78% do PIB, em 2006; uma receita fiscal acumulada, ao longo dos 30 anos, de 64 mil milhões, além de todo o desenvolvimento tecnológico e industrial previsto nessa matéria.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E esses valores são somáveis, isto é, esses valores dos 120 mil milhões do PIB, mais 64 mil milhões de receitas fiscais significariam o bolo global que o País ganharia em 30 anos...

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Em 30 anos. Exatamente!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — ... pela execução desta infraestrutura de transportes e que deixa de ganhar pela sua inexecução?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Era o que estava referido no estudo.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, embora imagine que, depois, isto tenha mais a ver com o projeto, em concreto, adjudicado, pergunto se nos estudos estava também estimada a possibilidade de incorporar indústria nacional na globalidade deste projeto e, se estava estimada, qual era essa percentagem de incorporação de indústria nacional neste projeto que, entretanto, pela sua inexecução não foi incorporada.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, referindo-me, concretamente, à sua pergunta, devo dizer não tenho de memória, nem tenho aqui nenhuma nota que tivesse estimado esse valor para a totalidade da rede.

No entanto, devo salientar que, para a questão do troço do Poceirão-Caia, as estimativas apontavam para 91% de incorporação da indústria e da tecnologia nacionais no investimento do projeto.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Engenheiro sabe também que esta rede Lisboa-Porto-Vigo e Lisboa-Madrid é uma evolução relativamente a uma opção que, anteriormente, tinha sido feita no Governo Durão Barroso/Paulo Portas, evolução essa que significou corte nas propostas que estavam originariamente contempladas.

Pergunto: que tipo de evolução é que se verificou, qual era o cenário antes do Governo Sócrates, portanto, qual foi o cenário defendido para a Alta Velocidade pelo Governo Durão Barroso/Parlo Portas e que evolução é que houve para esta última solução, que, entretanto, também já foi posta em causa?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Vou referir-me meramente a factos que tenha relatado, sem fazer qualquer nota relativamente a isto. Refiro-me, concretamente, ao contacto que tive com este projeto em 2005, no âmbito do Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes, como referi.

Factos: 19.^a Cimeira da Figueira da Foz, novembro de 2003 — quatro ligações transfronteiriças; na sequência dessa 19.^a Cimeira da Figueira da Foz, Resolução do Conselho de Ministros n.º 83/2004, de 26 de junho — desenvolvimento da RAVE em cinco eixos, construídos em bitola

européia, concretamente, linha Porto-Vigo, a concretizar em 2009, linha Lisboa-Madrid, a concretizar em 2010, linha Porto-Lisboa, a concretizar em 2013, linha Aveiro-Salamanca, a concretizar em 2015, e Lisboa-Faro-Huelva, não era referida a data da concretização, porque estava dependente dos estudos que estavam a ser executados.

Posteriormente a isto, houve a 20.^a Cimeira Ibérica, em Santiago de Compostela, em outubro de 2004, onde isto continuou, e, depois, a Cimeira de Évora, em novembro de 2005.

Portanto, foi em dezembro de 2005, naquilo que foi designado e anunciado publicamente como o dia da Alta Velocidade que o Governo anunciou a constituição de dois eixos prioritários. Isto é, daquelas cinco...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Já com o Governo Sócrates!

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Aí, já com o Governo Sócrates.

Portanto, daquelas cinco ligações, o Governo reduziu o processo a dois eixos prioritários. Não abandonou as outras, recalendarizou e reduziu a dois eixos prioritários e, como já referi, anunciou como os dois eixos prioritários Lisboa-Porto, a concretizar em 2015, e Lisboa-Madrid, a concretizar em 2013.

Posteriormente, ainda no Governo Sócrates, em outubro de 2006, por ocasião das Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário, foi adicionada a estas duas ligações, a ligação Porto-Vigo, em termos dos eixos estratégicos.

Portanto, digamos que passámos de um panorama e de um cenário de cinco ligações, das quais quatro transfronteiriças, com aquele calendário que estava referido e que consta da Resolução do Conselho de Ministros,

para dois eixos prioritários e, posteriormente, para três eixos prioritários com o acrescento do eixo Porto-Vigo.

Estes são os factos que antecederam o trabalho da comissão de acompanhamento e, portanto, como disse, o cenário que a comissão de acompanhamento tinha eram estes três eixos prioritários, que eram para materializar na rede de Alta Velocidade, das quais a PPP1 era a primeira parceria público-privada, das seis que estavam previstas para a materialização destes eixos prioritários.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Agora, pedia-lhe uma opinião pessoal.

Nós temos ouvido, designadamente da parte dos partidos da atual maioria, do PSD e do CDS, que este projeto da Alta Velocidade é um projeto mitómano, é um projeto faraónico, enfim, foi adjetivado das mais diferentes formas, foi, aliás, ridicularizado, não é perdida sequer uma oportunidade para carregar nos tons da ridicularização deste projeto, como ainda agora se viu com a manipulação dos números dos estudos sobre passageiros. Se — e é uma opinião pessoal que estou a pedir-lhe — nós achámos que estes dois eixos prioritários, tal qual o Sr. Engenheiro aqui nos definiu, Lisboa-Porto-Vigo e Lisboa-Madrid, são faraónicos, o que serão os cinco eixos previstos no tempo do Governo Durão Barroso/Paulo Portas?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, permita-me que não responda a essa pergunta.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Bom senso!

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Tenho a minha opinião, mas penso que essa não é...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu só queria a sua opinião, Sr. Engenheiro!

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Eu não queria emitir opinião sobre esse aspeto, queria cingir a minha intervenção, tanto quanto possível, a aspetos técnicos. Não exerci cargos políticos, cingi sempre a minha intervenção neste processo quer enquanto membro do Gabinete, quer enquanto membro da comissão de acompanhamento a um acompanhamento técnico e, portanto, não queria entrar em aspetos políticos.

Percebo a sua pergunta, tenho uma opinião, mas penso que ela não releva para aqui.

Acho que dá para perceber, da minha intervenção enquanto estive no Gabinete da Secretária de Estado relativamente a este processo, o que era o antecedente e o que passou a ser o projeto da Alta Velocidade, em termos da sua dimensão e da sua reprogramação.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, tenho, evidentemente, que lhe agradecer a sua disponibilidade e que exaltar a utilidade do seu depoimento de hoje, que, provavelmente, será ainda completado com as respostas às perguntas que os outros grupos parlamentares lhe dirigirão.

Porém, tenho que tirar daqui uma conclusão, que me parece ser óbvia: acho que nós todos, sem pretender dar lições a ninguém, devemos olhar para os números com a tentação de os ler com racionalidade. Quando

a nossa tentação é manipular os números ou manipular os factos para que os factos encaixem numa história que preconcebemos, de facto, não vamos rigorosamente a lado nenhum.

Desse ponto de vista, Sr. Engenheiro, o contributo que, hoje, deu para nos esclarecer sobre números, designadamente sobre os números do estudo que estão em cima da mesa, foi um contributo que considero inestimável e que acho decisivo quer para os Deputados que integram esta Comissão, quer para a própria Assembleia da República, mas, fundamentalmente, para que o País perceba o que verdadeiramente está em causa e para que o País perceba quem verdadeiramente fala verdade.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos passar agora à bancada do CDS, pelo que dou a palavra ao Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral (CDS-PP)**: — Muito obrigado, Sr. Presidente. Aproveito para cumprimentar os colegas.

Sr. Presidente, pode contar o tempo, mas queria que esta minha primeira intervenção servisse de interpelação à Mesa para dar apenas um alerta.

Estou baralhado porque não sei quem é que, hoje, devia começar as perguntas. A culpa pode não ser de V. Ex.^a porque não foi o Sr. Presidente que presidiu no início da reunião, mas sei que o Partido Social Democrata ontem, foi o primeiro e hoje também foi o primeiro, sei que o Partido Socialista se seguiu, sei que os tempos derraparam e sei que o Bloco de Esquerda acabou por passar por aqui a dizer: «Bom, sendo assim, vou ouvir para casa porque isto começa a ser uma comissão de inquérito do PS e do PSD.» Porventura, terei que tirar a mesma conclusão, que é também ir

ouvir para casa. A regra que tínhamos era a de que o primeiro a começar seria o último na sessão seguinte.

É apenas um alerta para que os trabalhos possam decorrer de forma a que todas as bancadas tenham o mesmo direito e o mesmo tempo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, eu não posso responder porque, como sabe, não estava cá, estava a presidir aos trabalhos em Plenário.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, se me permitir, posso ajudar a esclarecer.

O Sr. **Presidente**: — Sei que foi o PSD que começou porque, quando cheguei, era a primeira intervenção.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, se me permite, uma vez que era eu que estava a presidir...

O Sr. **Presidente**: — Estamos a chorar sobre o leite derramado!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, eu só fiz um alerta. Não preciso de explicações.

O Sr. **Presidente**: — Está feito o alerta. Seguimos em frente.
A palavra ao CDS-PP.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, já agora, gostaria de, para não ter de fazer nenhuma interpelação à Mesa, utilizando o meu tempo, pedir para falar verdade e para distribuir um documento, que é uma

resposta da Comissão Europeia, que admite — e eu gostava que os Srs. Deputados do Partido Socialista estivessem atentos! — que até 2015 os fundos comunitários podem ser reafectados noutros projetos. Esta versão de que os fundos comunitários se perdem, de que o País perdeu fundos, não passa de um jogo político do Partido Socialista, que é pouco rigoroso e pouco verdadeiro nas afirmações que faz.

Portanto, vou distribuir uma resposta da Comissão Europeia a dizer que os fundos podem ser reafectados e aproveitados noutros projetos até 2015.

Julgo que o Sr. Engenheiro, que é tão rigoroso com os factos, também saberá disso e, portanto, tenho aqui também para si esta mesma resposta.

Agora, voou à pergunta. Sr. Engenheiro, eu registei que V. Ex.^a responde com factos, com documentos, com datas e com nomes, mas, depois, desconhece, ou diz que só viu na imprensa, o documento que eu considero mais importante, que é o Despacho n.º 14505/2010, em que o Governo suspende o Lisboa-Poçoirão. Sr. Engenheiro, suspende nada mais nada menos do que a terceira travessia, nada mais nada menos do que é a parte mais importante do projeto.

V. Ex.^a sabe das cinco linhas, sabe quem foi, diz que são factos e, depois, desconhece um documento com esta importância? Ou enganou-se? Continua a dizer que só viu isto na imprensa? Posso dar-lhe o despacho.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, eu não preciso do despacho.

Eu não disse que desconhecia. O que eu disse foi que a minha intervenção no processo... Vamos lá ver, para ser rigorosos...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Com factos!

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Com factos.

O que eu disse, na intervenção inicial, foi que a minha intervenção neste processo se restringiu e se limitou de março de 2005 a março de 2007, enquanto assessor do Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes e no acompanhamento técnico que tinha deste projeto, como de muitos outros projetos que eram tutelados por essa Secretaria de Estado.

Depois, mais concretamente, em relação ao troço Poceirão-Caia, na comissão de acompanhamento, que foi designada em 25 de março de 2008, que tinha um prazo de 60 dias para apresentação do relatório e que concluiu o relatório em 30 de maio de 2008. E o que eu disse foi: «E a minha intervenção na Alta Velocidade terminou nesta altura».

Tudo o que é posterior, designadamente o júri do concurso, todo o procedimento concursal, toda a negociação do processo, todas as decisões posteriores que tenha havido sobre a Alta Velocidade, eu não acompanhei, não estive, e o que sei e vou sabendo é por acompanhamento.

Com certeza, tenho conhecimento do despacho, com certeza, tenho conhecimento do relatório do Tribunal de Contas que não conferiu o visto a este projeto, mas o que eu disse foi: «Tenho dificuldade em pronunciar-me sobre essas matérias porque não participei nelas, não conheço os pressupostos, os antecedentes, o que determinaram essas decisões».

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, a pergunta não era se participou, era se conhece. E disse que não. Também não participou no Governo Durão Barroso/Paulo Portas e citou, com datas e com dados, as cinco linhas. Também não participou, acho eu.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sim, mas isso era um pressuposto que estava já para essa comissão. Isso é posterior. Repare, se a comissão começa em 2008, conhece os dados que estão para trás, naturalmente.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Posso dar-lhe uma ajuda?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Pode. Com certeza.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Vou ler os motivos aduzidos pelo Governo da altura para a anulação do Lisboa-Poçoirão: «Verificou-se uma significativa e progressiva degradação da conjuntura económica e financeira de Portugal, decorrente da grave e conhecida crise financeira mundial».

Já agora, aproveito para perguntar se sabe qual era a dívida pública à data do Governo Durão/Paulo Portas, quando se decidiram as cinco linhas, e qual era a dívida pública à data da conclusão já não deste, que V. Ex.^a desconhece, mas do Poçoirão-Caia. Sabe?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Não faço ideia!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, diz, no questionário, o seguinte «de acordo com os elementos constantes do Estudo Estratégico» que vem no troço da Alta Velocidade. Esse estudo que vem referido no questionário e que agora citou amplamente refere-se a quê? Apenas ao Poçoirão-Caia ou ao Lisboa-Madrid, no projeto global?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o início das palavras do orador)* ... não faria

sentido apresentar valores para o Poceirão-Caia, tem que se fazer para a ligação Lisboa-Madrid.

Referindo-me concretamente a um aspeto que foi aqui citado, o da procura, devo dizer o seguinte: a abordagem que é feita da procura não é a abordagem que é feita para o troço Poceirão-Caia, mas é a abordagem que é feita para a ligação Lisboa-Madrid. O tempo de percurso, que foi aqui citado, das 2 horas e 45 minutos é para a ligação Lisboa-Madrid.

Agora, matérias relacionadas com o investimento, com prazos, matérias mais concretas relacionadas com os riscos da parceria público-privada, o estudo refere-se, em concreto e exclusivamente, ao troço Poceirão-Caia. Portanto, naquilo que era possível fazer relativamente à parceria pública Poceirão-Caia, o estudo restringe a esse troço. Há aspetos que não faria sentido referi-los isoladamente para o Poceirão-Caia, porque nem o pressuposto do estudo — e que já referi aqui muitas vezes — nem o pressuposto que era dado à comissão era de que a ligação era Poceirão-Caia, porque a ligação era Lisboa-Madrid. E aquilo era uma parceria público-privada integrante da totalidade da ligação Lisboa-Madrid.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Em tese, não estou em desacordo. O que me parece estranho é dizer que isto vai criar 56 000 postos de trabalho e aumentar o PIB em 121 mil milhões, quando estava já decidido que não se faria o Lisboa-Poceirão.

A minha pergunta é se o facto de não se fazer esta parte importante... Até lhe vou dizer mais: na altura, discutia-se se era o Pinhal Novo, se se utilizava o comboio na ponte... Por isso é que acho estranho não ter dado conta de que esta «parte de leão» tinha sido anulada. Estes estudos fazem sentido? Ou seja, podemos avançar no Poceirão-Caia com

base nos mesmos estudos, quando já estava decidido que o Lisboa-Poçoirão não se faria? Ou, na sua opinião, era preciso reavaliar todo o projeto?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Provavelmente, não fui suficientemente claro para me fazer perceber pelo Sr. Deputado.

Os números que referi, dos 56 000 postos de trabalho diretos e de 100 000 postos de trabalho indiretos, constam do Estudo Estratégico que serviu de lançamento a esta parceria e, naturalmente, faz o enquadramento dentro da rede global da Alta Velocidade, da ligação Lisboa-Madrid. Este estudo, que serviu de suporte à comissão de acompanhamento, foi feito em 2008 e, portanto, não contempla nenhuma decisão nem sabe de nenhuma decisão relativamente à anulação de nenhuma parceria público-privada. Certo? Estes são os elementos que constam desse estudo e, como disse, estes números são referentes ao emprego no contexto da totalidade dos três eixos estratégicos da rede de Alta Velocidade.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sim. Onde queria chegar é exatamente aí.

Na sua opinião — e disse aqui várias vezes «sou um técnico», «analiso dados» —, pergunto se, anulando o troço Lisboa-Poçoirão (e está a falar-lhe alguém de um partido que, não pondo em causa a obra, concordando com ela, apresentou uma iniciativa para não assinatura deste contrato porque entendíamos que, sem o projeto todo, não faria sentido a parte — fazia sentido fazer o restante. Ou este projeto faz, de facto, sentido, conforme dizem os estudos, na sua totalidade, na sua globalidade?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Na minha opinião e no pressuposto, este projeto faz sentido na sua globalidade, na totalidade da ligação Lisboa-Madrid. Isoladamente, a minha opinião técnica é a de que não faz sentido.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Muito obrigado. Era exatamente isso que gostava de saber.

Perdi-me um pouco nos números e na contabilidade, mas também não acho que isso seja relevante, mas tentei registar que me disse que, com 15% ou com quinze e qualquer coisa por cento, este projeto era a quota de mercado expectável. Se não me engano, dos números que falou, acho que 15% era a quota de mercado expectável.

Estando a falar com alguém que fez parte da Ferbritas, que fez os estudos para a Fertagus e que fez outros estudos — não vou dizer que estão errados, mas já ficou provado que tinham alguns vírus que afetaram a qualidade do estudo e, portanto, vou dar de barato que os estudos teriam, porventura, alguma razoabilidade —, pergunto: mesmo com esta quota de mercado, este projeto era rentável? Duas análises que quero fazer: ou nós temos que fazer a ligação de Portugal à Europa, à Rede Transeuropeia de Transportes, e o nosso compromisso com ela e, depois, veremos se conseguimos complementar o sistema nacional ferroviário e encontrar formas de o rentabilizar, ou ele justificava-se por si só para passageiros e para mercadorias com esta quota de mercado?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Já que foi citada, deixe-me, primeiro, responder à questão dos estudos de procura, em que participei, no âmbito da Ferbritas. Se não se importam, deixe-me entrar aqui por umas questões técnicas relativamente a estes estudos de procura,...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Esteja à vontade!

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — ... designadamente, porque também havia algumas coisas relativamente ao Metro Sul do Tejo. É preciso perceber e ter em consideração quais são os pressupostos de que enfermam os estudos de procura. Se esses pressupostos não se concretizarem, os estudos de procura, naturalmente, como qualquer outra previsão, ficam condicionados pela não concretização desses pressupostos.

Depois, é preciso perceber o seguinte: estes modelos de procura são modelos econométricos, partem de uma base em que o passageiro ou a pessoa tem uma análise ou uma decisão racional na escolha modal que faz. O que estes modelos fazem... E, atenção, estes modelos são internacionais, os *softwares* são internacionais e, portanto, não são os consultores nacionais que são piores do que os internacionais, aliás, como se viu no Metro Sul do Tejo, em que também participaram vários consultores internacionais com valores claramente superiores aos do estudo da Ferbritas.

É, pois, preciso perceber que, como eu disse, o futuro potencial passageiro age com base na sua racionalidade económica e, portanto, tendo dois modos de transporte com diferentes custos, ele vai optar por aquele que lhe oferece um custo mais baixo. E, atenção, este custo não é simplesmente o custo monetário, é o que se chama «custo generalizado», que entra com a valorização do tempo, com a valorização do custo da viagem e com outros fatores.

Ora bem, onde é que estes estudos têm as suas limitações? É que, de facto, muitas vezes, as pessoas não agem com base nesta sua racionalidade económica. Basta ver o exemplo, a que assistimos diariamente, se quisermos, aqui, na Área Metropolitana de Lisboa, em que, se calhar, com

base neste racional económico, a maior parte das pessoas optaria pelo transporte público de passageiros e acaba por optar pelo veículo privado. Por vários motivos: uns, porque têm carro da empresa e, portanto, até o transporte podia ser gratuito e não optavam pelo transporte, ou outras valorações que as pessoas fazem relativamente à utilização do transporte individual, que são muito difíceis de modelar nestes estudos. Isto para dizer que estes modelos têm este conjunto de limitações, pelo que têm de ser analisados à luz deste conjunto de limitações.

Agora, vou responder ao Sr. Deputado de duas maneiras.

Se percebi bem, o Sr. Deputado perguntou se os volumes de procura eram suficientes para equilibrar este projeto de *per si*, sem outras matérias que são importantes para relevar na decisão da construção desta ligação, designadamente a ligação à Rede Ferroviária Europeia, as questões de interoperabilidade, todas essas matérias. Diria o seguinte: se fizermos a análise deste projeto em termos da sua rentabilidade socioeconómica, este projeto é rentável. Ou seja, este estudo — e refiro-me outra vez aos números e peço desculpa por estar sempre a socorrer-me dos números que estão no estudo estratégico, mas não tenho outros — dizia que esta ligação apresentava uma TIR socioeconómica de 5,9%. Portanto, do ponto de vista socioeconómico, o projeto justificava-se.

Se fizermos a análise do ponto de vista exclusivamente financeiro — e, atenção, aqui não tenho dados, vou dar exclusivamente a minha sensibilidade —, a procura que estava prevista não era suficiente para equilibrar a exploração deste troço.

Se olharmos a rede de Alta Velocidade, o conjunto dos eixos estratégicos, a rede de Alta de Velocidade, nesta análise financeira, era sustentável.

Não sei se fui claro na resposta que dei.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sim, sim.

Sr. Engenheiro, tenho aqui apenas uma notícia, e por isso não é totalmente perceptível, de que a 27 de outubro de 2010, decorrendo já desta decisão do Governo, decorrendo de um acordo entre os dois partidos, o Partido Social Democrata e o PS, para rever, estudar e adiar as parcerias público-privadas, o Sr. Ministro das Finanças, à data, Teixeira dos Santos, dizia que havia uma revisão do projeto relativa à rede de Alta Velocidade no sentido de o circunscrever a uma componente exclusivamente ferroviária. Aqui baralho-me, porque não sei o que quer dizer uma «componente exclusivamente ferroviária» uma vez que pensei que já era. No fundo, ele dizia que a intenção era reduzir os custos, os investimentos envolvidos, bem como a componente nacional, ou seja, a ideia era reformular para gastar menos, o que é algo que o Governo atual tem dito.

A minha pergunta é esta: sendo técnico e estando envolvido, alguma vez participou em estudos ou em conversas para a tal redefinição do projeto e, se esteve, em que sentido era?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, respondendo concretamente, não.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Percebi, então, que isto era só mais uma, entre outras, acha para a fogueira.

Queria, agora, perguntar-lhe o seguinte: nós estamos aqui confrontados com o tal troço, com o tal contrato, com a tal assinatura e, como já expliquei, ao contrário do que se perdeu e que parece ser a narrativa de alguns partidos, é o prejuízo que nos vai dar, e esse é certo. No

entanto, podíamos tê-lo evitado, bastando não ter assinado o tal projeto que, como V. Ex.^a disse e eu concordo, não faz sentido sem a totalidade.

Julgo que já leu o estudo da Ernst & Young, não sei se o leu ou não, mas, estando na comissão de acompanhamento e sendo entendido na matéria, nós também temos de perceber se a empresa tem ou não possibilidades de pedir indenizações. Pergunto se concorda e qual o comentário que lhe merecem estes valores que a Ernst & Young aponta — e não só a Ernst & Young, a própria empresa já os divulgou, no caso, 264 361 milhões que pede de indenização. Gostaria de saber se, nos estudos que fez, nas premissas que estudou, há lugar a este pedido ou se há outros valores que possam, eventualmente, estar em causa. É bom sabermos isso porque, a todo o tempo, podemos ter de confrontar o Governo. É que perder tudo ou perder alguma coisa, às vezes, vale a pena perder só alguma coisa. Esta é uma das questões que temos no estudo da Ernst & Young e temos feito essa pergunta. Há quem concorde, há quem diga que os valores são algures no meio disto, mas, obviamente, nada como ter a opinião de um especialista para perceber se esses números fazem algum sentido.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, gostaria muito de lhe responder com algum conhecimento sobre essa matéria, mas, concretamente, a minha resposta é a de que não conheço o estudo da Ernst & Young, nem acompanhei, como disse, este processo que conduziu ao lançamento do concurso, não conheço o contrato final da concessão e o que prevê em matérias de compensação ao concessionário por via da não adjudicação. Não consigo pronunciar-me sobre os números, sobre essa matéria. É matéria em relação à qual nunca me debrucei, nunca estudei, e, portanto, que não consigo responder, em concreto, a essa matéria.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar agora ao PCP.

Sr. Deputado José Alberto Lourenço, faça favor.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Engenheiro, queria colocar-lhe algumas questões.

Para nós — aliás, tivemos oportunidade de dizer isso na audição com o Eng.º Mário Lino —, a importância da rede ferroviária é inquestionável. Mas é inquestionável quer ela seja a rede ferroviária interna quer seja a rede ferroviária de Alta Velocidade, enfim, com a importância que tem ligar Portugal ao resto da Europa. Isso, para nós, é inquestionável, por razões económicas, por razões ambientais, por razões energéticas... O futuro, obviamente, passa pela ferrovia.

Em relação à rede de Alta Velocidade, podemos questionar o *timing*, podemos questionar se é construída em três, quatro, seis, sete ou oito, mas entendemos que a rede ferroviária de velocidade seria uma mais-valia para o nosso País e todo este processo é, do nosso ponto de vista, negativo para Portugal.

Já o modelo de negócio questionámo-lo diretamente. Achamos que o modelo de negócio seguido, a parceria público-privada, não defende o interesse nacional, ela apenas foi seguida, quer nesta como noutras parcerias, porque essa era a forma que estava a ser utilizada, não apenas em Portugal mas noutros países da Europa, para fugir à questão do défice e à questão da dívida. Era uma forma de fazer obra, diluir défice e diluir dívida a curto prazo e, depois, pagar-se-ia... Entretanto, as coisas mudaram e acabaram por vir para cima da mesa.

A primeira pergunta que lhe fazia, embora perceba qual será a sua resposta, é se, passado este tempo, concorda com o modelo de negócio que estava a ser seguido. É evidente que já se percebeu, a obra foi interrompida, isto é, mal foi começada, embora me pareça que tenha sido feita alguma coisa. Pergunto, pois, se está de acordo com o modelo de negócio seguido com a parceria público-privada.

Eu li a sua resposta, pareceu-me que ia por aí, mas não deixo de lhe pôr esta questão.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, vou responder-lhe, mais uma vez, com números. Independentemente de questões de natureza política e de opções estratégicas de política relativamente à execução da forma do modelo de negócio, permita-me que lhe responda desta forma: o modelo de negócio foi amplamente estudado. Se tiver acesso ao estudo estratégico, que, aliás, está disponível da página da *Internet*, verá todos os pressupostos do modelo de negócio, ele foi amplamente discutido pela RAVE, com entidades internacionais, com entidades nacionais quer do sector ferroviário, quer do sector da construção, quer do sector tecnológico, com universidades... Esse modelo de negócio resultou de um trabalho muito intensivo por parte da RAVE.

Cingindo-me agora à intervenção ao nível da comissão de acompanhamento, há um elemento que a legislação das parcerias público-privadas exige: aquilo que é designado pelo comparador do sector público, ou seja, o custo público comparável. Desenvolver este projeto por uma entidade pública e desenvolver este projeto por uma entidade privada, designadamente, neste caso, em regime de concessão, qual é a comparação? No fundo, qual é o mais favorável para o Estado em termos do custo que tem de despender com esse projeto?

O que consta do estudo estratégico que foi analisado pela comissão de acompanhamento e que consta do relatório da mesma comissão, portanto o estudo feito pela RAVE, é que, da comparação entre os dois projetos, o valor do modelo de negócio através da parceria público-privada resultava 31% mais baixo do que desenvolvido por uma entidade pública. É o que consta da análise que foi feita relativamente a este estudo.

Como digo, é um elemento essencial e exigível por parte da legislação, eles têm sustentado e têm lá os pressupostos considerados nesse estudo e, portanto, é o valor que lá consta e que sustenta o modelo de parceria público-privada, uma entidade privada relativamente a uma entidade pública.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Ainda se lembra como é que esse comparador funcionava?

Eu li a sua resposta e, enfim, nessa resposta não dava para explicar. Queria saber quais são os pressupostos desse comparador público que faz com que se conclua que é 31% mais barato a parceria público-privada, em detrimento de uma obra pública? Será que esses pressupostos, hoje, ainda se mantêm, passados todos estes anos, com a evolução que houve no mercado financeiro, com toda a evolução que houve? Estou a fazer-lhe a pergunta, literalmente não tendo visto isso.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, não consigo, agora, responder de memória os pressupostos que estão no estudo relativamente ao comparador público. Posso responder-lhe em termos genéricos em relação a um dos principais pressupostos que enformam este comparador do sector público.

Basicamente, o principal pressuposto — não é o único, há vários — que enforma este tipo de comparador é o seguinte: para um projeto em concreto, vai analisar-se empreitadas da mesma natureza realizadas por entidades públicas e quais são os sobrecustos que resultam entre aquilo que era previsto, que estava estimado inicialmente, e aquilo que resulta no final, e parcerias público-privadas ou empreitadas desenvolvidas por entidades privadas da mesma natureza e ver o que é que estava previsto e qual era o seu sobrecusto. Basicamente, é esse um dos principais racionais que releva para o comparador do sector público.

Mas há mais, designadamente essas matérias relacionadas com questões de financiamento, e não só.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Isto pela simples razão de que o tempo que passou desde que foram implementadas neste País parcerias público-privadas e os valores a que elas foram iniciadas e os valores a que estão hoje, acho que não havia comparador público que resistisse. Todos sabemos ou, pelo menos, quem trabalha com estas matérias sabe como é que os modelos funcionam. Eles, no fundo, ou tem aderência à realidade e dão um bom resultado, ou não têm aderência à realidade e é óbvio que dá outra coisa. E, no caso das várias parcerias público-privadas, já temos hoje elementos suficientes para nos dizerem que houve várias parcerias público-privadas que, por várias razões, foram sendo renegociadas e, portanto, obviamente, o ponto de partida não é o ponto de chegada.

Basicamente, não diria que é muito fácil, mas quero dizer que é bem possível poder, numa fase inicial — enfim, sem com isto estar a querer dizer que as pessoas são objetivamente contra a obra pública —, fazer as coisas por forma a tentar demonstrar que a parceria público-privada vai ser

mais rentável para o Estado e, depois, na prática, por várias razões, que, enfim, até resultam do facto de o projeto, a conceção e a execução da obra ser feita por uma outra entidade, chega-se à conclusão de que acaba por se gastar mais do que estava previsto inicialmente.

No fundo, percebo a delicadeza da questão, tanto mais que estamos a falar de uma obra que não se iniciou... A única coisa que sabemos, neste momento, é que a interrupção da obra fez — e acho que é normal porque faz parte dos contratos — com que o Estado tenha que assumir uma despesa resultante desse facto de ter interrompido a obra.

Quanto a esta questão que estou a colocar-lhe, percebo que há muito pouco para dizer, mas a ideia que tenho é a de que o Estado não fez bem ao ter iniciado este processo como uma parceria público-privada, como não fez nos outros casos. Não estou a dizer que não haja razões para fazer parcerias público-privadas, aliás, na sua resposta explica que, na Europa, é um processo, digamos, frequente, mas não me parece que seja uma boa solução. Por isso, entendo que seria melhor para nós se este processo fosse feito por obra pública normal, à imagem do que acontece também noutros sítios da Europa, onde a solução também não é sempre a da parceria público-privada.

Tem ideia se a Comissão Europeia cofinanciava, na mesma percentagem, as obras públicas e as obras que eram feitas em parceria público-privada?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, para responder concretamente à sua questão, diria o seguinte: não tenho ideia, mas não vejo razões para que a Comissão Europeia financie de forma diferente uma empreitada desenvolvida por uma entidade pública e uma obra desenvolvida em regime de parceria público-privada. Pelo menos, em

algumas situações, a que assisti, de negociações com a Comissão Europeia em matéria de fundos comunitários nunca me apercebi que houvesse qualquer distinção ou fundamento da parte da Comissão na distinção da atribuição de verbas que fosse desenvolvida por uma forma ou por outra.

Não sei se respondi concretamente à sua pergunta, mas penso que o montante dos fundos comunitários seria rigorosamente o mesmo, quer fosse desenvolvida por uma entidade privada quer fosse desenvolvida por uma entidade pública.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, terminada a primeira ronda, pergunto se algum Sr. Deputado pretende intervir na segunda ronda.

Pausa.

Inscreveram-se, para intervir na segunda ronda, os Srs. Deputados Duarte Marques, Adriano Rafael Moreira e Manuel Seabra.

Vamos seguir um princípio de alternância e, portanto, falará primeiro o PSD e depois o PS.

Tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Marques.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Queria, antes de avançar para as perguntas, aproveitar o tempo de que disponho para tentar repor a verdade.

Por um lado, queria voltar a frisar — e isso está na resposta dada a esta Comissão pela Dr.^a Ana Paula Vitorino, resposta, essa, a que todos os Deputados têm acesso — sobre quem é que usou ou não os valores, quem é que encenou ou não esta situação. Parece-me que o Partido Socialista anda

de encenação em encenação para tentar deturpar um bocadinho os factos, mas está provado, é público e foi distribuído a todos, que foi a Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino, ex-Secretária de Estado das Obras Pública e Transportes e, por isso, não resulta.

Sobre os fundos comunitários, convém esclarecer que, já como disse aqui o Sr. Deputado do CDS e foi referido em audições anteriores, a Comissão Europeia disse, mais do que uma vez, a Eurodeputados do Partido Socialista, do Partido Social Democrata e do CDS que os fundos de coesão, guardados para o TGV, podiam ser utilizados com alterações aos fundos comunitários. Está provado, acabei de enviar um *e-mail* à Comissão com isso mesmo.

Gostaria de referir que, ontem, o Dr. Castro Henriques, Presidente do Grupo Elos, o concessionário, referiu aqui, mais do que uma vez, que as perdas para a economia do País se verificavam, sobretudo, ao nível do *know-how* e que a não construção do TGV representava também um grande alívio financeiro para o País.

É curioso que, sobre os estudos de tráfego, muita coisa se diz não conhecer mas, sobre os impactos económicos, tudo parece ser mais evidente.

Sr. Engenheiro, queria fazer-lhe a seguinte pergunta: há pouco, na sua intervenção, percebi que deu a entender que os estudos de tráfego feitos cá e lá fora não são fiáveis, ou seja, não são muito certos. Pode confirmar que disse isto?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Não, não foi isso que eu disse. O que eu disse foi que os estudos de tráfego são previsões e partem de pressupostos e que esses pressupostos têm que ser verificados para que as previsões que estão nesses estudos de tráfego correspondam minimamente

àquilo que era previsível. Isto é, se os pressupostos que eram, inicialmente, considerados no estudo da procura não vierem a ser verificados, naturalmente que os estudos de procura ficam prejudicados pela não verificação desses pressupostos.

O que eu disse também foi que os estudos de tráfego têm algumas limitações relativamente à modelação que é feita sobre o racional de decisão do potencial de passageiros que vai utilizar determinado módulo de transporte porque parte de um racional econométrico, de um racional económico, e que, muitas vezes, as decisões das pessoas sobre a forma como utilizam o transporte ou como fazem a sua viagem têm outros fatores que não só o racional económico.

Quando estamos a olhar para um estudo de procura — e reporto-me ao caso do Metro Sul do Tejo, em que estamos a olhar para um estudo de procura feito há 12 anos relativamente àquilo que foi a realidade —, tem de se verificar quais eram os pressupostos que estavam previstos nesse estudo e que serviram de suporte a essas previsões de procura e por que é que elas não foram verificadas, se esses pressupostos que lá estavam foram concretizados ou não. Portanto, ter em atenção que os estudos de procura são indicações relativamente à dimensão, à grandeza, ao que é expectável em termos de procura futura de transportes.

O estudo de procura não dá o resultado exatamente do número de passageiros que vai andar daqui a 15 anos num determinado modo de transporte. Isso é impossível. Não há previsões que garantam essa fiabilidade e essa sustentabilidade.

O Sr. Duarte Filipe Marques (PSD): — Com certeza e, como é óbvio, concordarei que é impossível acertar no número certo.

Mas, em termos racionais e, sobretudo, em termos de algum bom senso, não acha que, quando se fazem estudos de sustentabilidade com base em estudos de tráfego, seria mais adequado não usar os intervalos ótimos de procura? Isto é como nas sondagens: as margens de erro podem fazer variar muito aquilo que estamos a usar. Mas não lhe parece adequado não usar ou evitar usar os intervalos ótimos?

Faço uma segunda pergunta: será que havia uma vontade, ou uma predisposição, ou será que os senhores foram traídos por uma vontade de justificar e anunciar os tais milhões de passageiros que iriam utilizar?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, vamos lá ver: o estudo de procura, inclusive, foi feito pela RAVE, mas no contexto do Agrupamento Europeu de Interesse Económico-AVEP. Tratando-se de uma ligação internacional, todos os estudos eram desenvolvidos por esta entidade, que tinha representantes nacionais e espanhóis e, portanto, era coordenada pelas duas entidades e eram feitos por equipas técnicas.

Portanto, o estudo que é apresentado, que foi analisado e que suporta, no fundo, a análise que foi feita pela comissão de acompanhamento era um estudo técnico. Não sei pronunciar-me se havia algum interesse ou objetivo político que interferiu na realização desse estudo técnico. Tenho dúvidas que tenha havido, mas eu não sou a pessoa indicada para dar resposta a essa sua pergunta.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Engenheiro, deixo-lhe duas questões finais e gostava que respondesse.

Primeiro, pelo que nos fomos apercebendo, parece que os estudos técnicos não se foram concretizando. Podemos dizer que a culpa, afinal, foi dos técnicos?

Segundo, como ex-presidente de um órgão regulador deste sector — e poderá responder porque, além de ter uma grande experiência no sector do ponto de vista político e técnico, porque esteve nas duas funções —, qual é a sua opinião, em Portugal, sobre a experiência de PPP. Considera que foi uma boa experiência? Abusámos do recurso a este modelo de financiamento ou fizemos uma opção e devíamos continuar por ela?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, vou dar-lhe uma resposta muito concreta e, enfim, diria, mais pessoal e técnica em relação a essa matéria.

Relativamente ao abuso sobre o modelo de parcerias público-privadas, considero que o modelo de parcerias público-privadas é um bom modelo. A utilização que se possa fazer desse modelo é que pode ser abusiva ou não relativamente ao caso em concreto.

Queria referir-lhe, em concreto, a isto: diz que eu exerci cargos técnicos e políticos. Eu considero que não exerci nenhum cargo político, o meu posicionamento foi sempre técnico.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Do Gabinete da Sr.^a Secretária de Estado das Obras Públicas, certo?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Como assessor?

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sim.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Eu não considero que isso seja um cargo político. Para mim, considero que é um cargo técnico. Pelo menos,

foi sempre o meu papel e a intervenção que me foi solicitada foi sempre do ponto de vista técnico.

Mas, sim, estive em concreto e, inclusive, também estive, em 1996 e 1997, no Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas. Portanto, já é a minha segunda passagem por gabinetes de secretários de Estado. Mas tive sempre um posicionamento técnico e, portanto, nunca considerei que fosse um posicionamento político.

Quanto à resposta em concreto, acho que sim, que houve em determinados casos, designadamente no sector rodoviário, alguns abusos em termos de parcerias público-privadas.

Mas não é o modelo de parceria público-privada que é bom ou mau. O modelo de parceria público-privada pode ser bom ou mau, consoante os casos em concreto. Algumas decisões, provavelmente, ao nível da rodovia, poderão ter sido exageradas, mas não é a parceria público-privada em concreto. Se calhar, não se justificaria a construção da infraestrutura em si mesma, na minha opinião. Mas eu sou, permitam-me — e faço já aqui um *statement* de princípio —, muito apologista do transporte público, em detrimento da infraestrutura rodoviária ou do transporte individual e, portanto, considero que houve algum excesso na construção de infraestruturas rodoviárias, em detrimento de investimentos nos transportes públicos.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Manuel Seabra, faça favor.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, vou utilizar uma pequeníssima parcela dos 3 minutos que me estão atribuídos, embora tenha prometido que só eram 10 segundos, mas acho que não, são para uns 15 ou 20, para dizer que, afinal, são mais de 10 milhões os portugueses que foram

enganados pelos números que o PSD manipulou descaradamente, com a interpretação mais do que muito abusiva dos estudos de tráfego apresentados.

Mas é essa essência manipuladora e é essa vontade de ver confirmada, ao limite, uma história que previamente tinha definida, nem que para tal se vá buscar factos à *Twilight Zone*, que eu, definitivamente, condeno, que eu, definitivamente, verbero.

É só isto.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, não sei se considera que há alguma resposta a dar?

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Não tenho qualquer resposta a dar.

O Sr. **Presidente**: — Então, para concluir, tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, para situar a nossa inquirição, queria desmascarar aqui um pouco a estratégia do Partido Socialista de querer transformar a Comissão de Inquérito no debate de questões que não fazem parte do objeto desta Comissão. Não faz parte do objeto desta Comissão discutir a bondade do transporte ferroviário nem da Alta Velocidade, nem a bondade dos modelos contratuais. O que faz parte do objeto desta Comissão é tentar saber se, nos contratos em concreto — e são 25 —, que esta Comissão tem de analisar, houve atos que tenham lesado o Estado. É isso que temos de tentar procurar.

Desta audição de hoje, apesar de o Sr. Engenheiro ter invocado que desconhecia o despacho, resulta que esse é um dos temas principais e que

nos pode levar a concluir que houve aqui prejuízo para o Estado de atuação concreta de governantes. Porquê? Porque, no mesmo período temporal em que cancelavam a adjudicação de um dos concursos — há uma decisão de não adjudicação — com base em problemas financeiros, na mesma conjuntura temporal, toma-se uma decisão diferente relativamente a metade da obra. E a consequência dessa decisão foi que o Tribunal de Contas veio recusar o visto a esse contrato e, mesmo depois de cancelar a adjudicação de metade da obra, o Governo continuou a insistir e fez, meses depois do cancelamento, um novo contrato reformado. Isto é, o Governo insistiu permanentemente na celebração de um contrato, que podia ter deixado cair logo em outubro de 2010, quando o Tribunal de Contas levantou a primeira questão e podia ter aguardado para, mais tarde, lançar novamente, se assim entendesse politicamente, dois concursos para o trajeto Lisboa-Madrid. Ora, o Governo não fez, insistiu em manter este contrato manco. E é este contrato que nos leva a que, à data de hoje, exista um pedido de 156 milhões de euros de indemnização. Ora, é esta consequência que temos de considerar verdadeiramente danosa e é aqui que nós queremos apurar se há responsabilidades que vão para além da responsabilidade política. É que poderá haver responsabilidades para além da responsabilidade política.

Já agora, gostava de confrontar o Sr. Engenheiro com a seguinte questão: de acordo com a informação que temos, a Comissão de que fez parte tinha também por responsabilidade a elaboração do caderno de encargos, do programa do concurso e um dos elementos que fazia parte, em anexo, desta documentação era o contrato de concessão.

Ora, o Tribunal de Contas veio dizer que houve o cuidado de, na cláusula 102.3, salvaguardar a eventualidade de recusa do visto, dizendo o Tribunal de Contas que «para a eventualidade de recusa do visto, a referida cláusula contratual prevê a compensação de outros custos que a lei

claramente não abrange, é uma cláusula ilegal». Isto é, o Tribunal de Contas acusa, claramente, quem fez o contrato — e o Sr. Engenheiro terá sido um dos obreiros desse contrato — de ter tido o cuidado de garantir que, se o Tribunal de contas recusasse o visto, coisa que já era notório que ia acontecer, os privados estavam devidamente salvaguardados para além da lei, o que significa 150 milhões de euros, sem qualquer contrapartida.

Gostaria, finalmente, Sr. Engenheiro, de lhe perguntar se assume a sua quota-parte neste prejuízo ao Estado.

O Sr. Eng.º **Carlos Correia**: — Sr. Deputado, eu até me sinto lisonjeado com as questões em que o Sr. Deputado acha que intervim. Lamento, mas tenho de lhe dizer que acho que o Sr. Deputado está a fazer uma confusão entre a comissão de acompanhamento e o júri do concurso. É que a comissão de acompanhamento termina os trabalhos, como referi, em maio de 2008, com uma recomendação ao Governo de que a documentação, designadamente o que consta do estudo estratégico e os documentos concursais para o lançamento da parceria, estão em conforme com as disposições legais que são exigidas.

É o júri do concurso, que é nomeado em 2 de junho de 2008, que, depois, faz a análise das propostas, negocia as propostas, elabora o contrato de concessão. É esse júri e eu, desse júri, não fazia parte, não acompanhei, não estava presente e, portanto, não sei quais eram os pressupostos. Essa referência que aparece no relatório do Tribunal de Contas é referente ao contrato. Na comissão de acompanhamento, não havia nenhum contrato. O que existia era um programa de concurso e um caderno de encargos, que foi analisado se as disposições legais que lá estavam estavam conformes com a lei e, inclusive, essa comissão de acompanhamento deu uma série de sugestões para a melhoria das questões

que estavam nesse contrato e para a metodologia de avaliação das propostas, tanto que consta da página 14 do relatório da comissão de acompanhamento, que, entre as diversas sugestões adiantadas pela Comissão, sublinham: a revisão da forma de cálculo do VAL; a revisão da metodologia de avaliação das propostas; a revisão dos mecanismos de pagamento; a revisão das penalidades de indisponibilidade; a revisão das regras e dos custos com a comunicação pública, sobretudo na fase de construção. Esta comissão não participou em nada do processo, depois do lançamento do concurso. Esta Comissão o que recomenda ao Governo... Se vir o parecer desta Comissão, verificará que diz o seguinte: «A versão definitiva dos documentos relativos ao concurso em apreço contemplará as questões mais significativas adiantadas pela comissão de acompanhamento aquando da discussão dos respetivos projetos, designadamente no que diz respeito à metodologia de apreciação das propostas, à comparabilidade destas e à diminuição dos riscos de agravamento dos custos para o sector público e continuarão a ser prosseguidos todos os esforços para assegurar a integridade e consistência de todo o projeto da rede de Alta Velocidade».

E conclui do seguinte modo: «Somos de parecer que SS. Ex.^{as} os Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, ponderados os custos estimados para todo o projeto, suas eventuais alterações e riscos associados, poderão proceder à assinatura do despacho conjunto, que aprova o lançamento da parceria e respetivas condições relativas ao concurso internacional para a concessão do projeto de construção (...)». É esse o trabalho desta comissão.

O que o Sr. Deputado citou é posterior a esta comissão. É do júri do concurso do procedimento e, nesse júri, eu não estive. Por isso é que eu disse, com alguma ironia — e perdoem-se o tom de ironia —, que me sentia lisonjeado em todas as coisas que referiu que participei.

Mas eu sinto dificuldade em responder-lhe em concreto, porque não conheço, sequer, os pressupostos que presidiram, não conheço as propostas, não conheço a avaliação dessas propostas, não conheço o que foi feito em termos da negociação das propostas e do estabelecimento do contrato de concessão final, que é o que resulta do parecer do relatório do Tribunal de Contas.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado pretende fazer uma interpelação?

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sim, Sr. Presidente, se me permite.

É para distribuir à Comissão um documento, que não está disponível.

O Sr. **Presidente**: — Mas ficará disponível, com certeza.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — É o despacho de nomeação do Sr. Engenheiro Carlos Correia para a comissão.

Se me permite, Sr. Presidente, realço o seguinte aspeto: «Constituição de uma comissão de acompanhamento para apreciação do estudo estratégico da minuta do programa do concurso, da minuta do caderno de encargos referente ao troço da linha Poceirão-Caia», sendo que o contrato de concessão é um anexo ao caderno de encargos.

Portanto, se me permite, concluo o seguinte: o Sr. Engenheiro tentou dizer que, a haver dano causado ao Estado por alguém, foi o júri do

concurso que o causou. Permita-me que lhe diga que, por este despacho, se esse dano existir e se se provar, o Sr. Engenheiro também fez parte da sua autoria.

É só, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, concluimos os nossos trabalhos, por hoje.

Apartes inaudíveis na gravação.

Srs. Deputados, permitam-me que conclua os trabalhos por hoje. Os Srs. Deputados terão muito tempo, daqui até maio, para continuar as vossas discussões.

Já temos agendadas audições a partir do dia 9 e, na próxima semana, confirmaremos quando será a próxima reunião e a respetiva ordem de trabalhos. Está em aberto a possibilidade de haver já uma reunião no dia 8, mas teremos de confirmar.

Lembro que, até ao dia 4, os grupos parlamentares ficaram de apresentar propostas relativamente às fases seguintes.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Posso apresentar uma proposta, Sr. Presidente?

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Se não se confirmar a audição do dia 8, sugeria que a primeira reunião pudesse ser no dia 9.

O Sr. **Presidente**: — Mas é isso, exatamente, que está previsto, Sr. Deputado.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Muito bem.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, estão concluídos os trabalhos. Agradeço ao Sr. Eng.º Carlos Correia a sua colaboração e encontramo-nos amanhã, no Plenário.

Está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 7 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.