

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

38.^a Reunião
(18 de dezembro de 2012)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 10 horas e 21 minutos.

Foi apreciado um requerimento apresentado pelo PSD, que foi aprovado, tendo usado da palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo (PS).

De seguida, procedeu-se à discussão da metodologia dos próximos trabalhos da Comissão, tendo-se pronunciado, além do Sr. Presidente, os Srs. Deputados Rui Paulo Figueiredo (PS) e Adriano Rafael Moreira (PSD).

Foi ouvido, em audição, o Sr. Prof. António Mendonça, ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Hélder Amaral (CDS-PP), Adriano Rafael Moreira (PSD), Manuel Seabra (PS), Duarte Filipe Marques (PSD), Fernando Serrasqueiro (PS), Emídio Guerreiro (PSD) e Rui Paulo Figueiredo (PS).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 13 horas e 9 minutos.

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

Eram 10 horas e 21 minutos.

Srs. Deputados, esta reunião foi convocada com dois objetivos: para tomarmos uma deliberação sobre um requerimento do PSD, no sentido de enviar o questionário indicativo a propósito da parceria público-privada (PPP) Metro Sul do Tejo a três ex-Ministros, e para decidirmos o andamento dos trabalhos, ou seja, como vamos funcionar até ao final desta semana e em janeiro.

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

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

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, queria apenas colocar dois pontos prévios em relação às nossas reuniões anteriores.

Eu não estive presente na última reunião (mas não fui informado por nenhum dos meus colegas), porque estive em audições sobre a TAP e a ANA, que estavam a decorrer ao mesmo tempo.

Em primeiro lugar, sobre a matéria da invocação do sigilo bancário, que tínhamos abordado em reunião de Mesa e coordenadores, gostaria de saber se foi feita ou não alguma clarificação, porque o Sr. Presidente tinha ficado de fazer diligências. Em segundo lugar, gostaria de saber o ponto de situação relativamente aos depoimentos escritos que ainda não foram enviados, isto é, quem ainda não remeteu à Comissão esse depoimento,

porque, salvo erro, tínhamos dado duas semanas para esse efeito, pelo que gostaria de saber se houve, ou não, justificações para atrasos.

Entretanto, lembro-me que a Deputada Ana Paula Vitorino veio à Comissão e entregou, na véspera, um depoimento por escrito. Penso que a Dr.^a Manuela Ferreira Leite também. Não me lembro quem é que faltava... Era o Deputado Paulo Campos...

O Sr. **Presidente**: — Creio que é só o Deputado Paulo Campos.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — E o Secretário de Estado Sérgio Monteiro já respondeu?

O Sr. **Presidente**: — Não. Teve de receber uma segunda via da documentação, porque, segundo disse, não lhe tinha chegado nada. Não conseguimos perceber porquê, uma vez que saiu da Assembleia e foi recebido na Secretaria de Estado. No entanto, ele declara, perentoriamente, que não recebeu. Portanto, já lhe foi enviada não uma segunda, mas uma terceira via e vamos tentar confirmar se, de facto, finalmente a terá recebido.

Pausa.

Está confirmado. Diz-me a Dr.^a Ana Vargas que o chefe de gabinete já confirmou a receção.

Portanto, são esses casos: o Deputado Paulo Campos, pela justificação que deu e de que foi dado conta à Comissão, e o Secretário de Estado Sérgio Monteiro. Todas as outras entidades responderam. Esse

problema está resolvido. O Eng.º João Cravinho acabou por não responder, pelas razões que explicou quando aqui esteve.

Ora bem, relativamente à outra questão...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Mas nessa terceira via há alguma combinação quanto ao prazo de resposta?

O Sr. **Presidente**: — O prazo é o normal.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — É que tínhamos o Secretário de Estado Sérgio Monteiro para ser agendado a propósito da Alta Velocidade.

O Sr. **Presidente**: — Sim, mas isso agendaremos sem prejuízo das respostas. Já houve várias entidades vieram cá depois de terem respondido, como, aliás, é o caso do Prof. António Mendonça, que respondeu e vem cá hoje. Portanto, não tem problema.

Quanto à outra questão, de facto, nós temos essa pendência, ou seja, verificar nas respostas se há alguma delas que... Os nossos serviços já fizeram o levantamento das razões invocadas pelas várias entidades e está por ver se ainda nalgum dos casos se justifica haver alguma diligência adicional ou se a questão deve ser trazida aqui, à Comissão, para se tomar uma deliberação. Vamos ver se conseguimos fazer isso agora, aproveitando esta curta pausa dos nossos trabalhos.

Srs. Deputados, temos um requerimento do PSD para que seja enviado o questionário indicativo ao Dr. Jorge Coelho, ao Dr. Ferro Rodrigues e ao Eng.º José Sócrates, nas suas qualidades de Ministros do Equipamento Social. O Eng.º José Sócrates foi Ministro do Equipamento Social?! Confesso que não me lembrava desta sua qualidade. Não sei, no

entanto, se os nossos serviços vão conseguir localizar a morada atual do Eng.º José Sócrates. Provavelmente, terão de usar a morada de Lisboa, esperando que a missiva chegue ao seu destinatário.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Com certeza, não será preciso uma terceira via, como para o Secretário de Estado Sérgio Monteiro que está aqui muito mais perto.

O Sr. **Presidente**: — Admitimos que não.

Vamos, então, votar o requerimento do PSD, para o envio do questionário indicativo.

Submetido a votação, foi aprovado por unanimidade.

Srs. Deputados, quanto aos próximos trabalhos, temos hoje o Dr. António Mendonça, amanhã, às 17 horas e 30 minutos, o Dr. António Castro Henriques, quinta-feira, às 17 horas e 30 minutos, o Eng.º Carlos Correia e o Prof. Fernando Teixeira dos Santos para o dia 21, às 14 horas e 30 minutos.

Quanto a esta última audição, tenho algum receio que o horário das 14 horas e 30 minutos seja incumprível, porque vamos ter o processo legislativo das freguesias, com votação na especialidade em Plenário. Se considerarmos a experiência das últimas sextas-feiras, verificamos que o Plenário nunca acaba antes das 13 horas e 30 minutos ou das 14 horas. Temos sempre esta dificuldade. Portanto, mesmo em condições normais, é um pouco temerário marcar a audição para as 14 horas e 30 minutos.

Houve um Sr. Deputado, creio que foi o Deputado Mendes Bota, que me alertou para o facto de que o Prof. Teixeira dos Santos vai ser ouvido

sobre várias PPP e que, provavelmente, esta é uma grelha exígua para esse efeito.

De qualquer maneira, temos este problema da sexta-feira. Acho que há duas hipóteses: ou protelamos um pouco a hora de início ou tentamos encontrar uma alternativa de data.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Acho que é mais fácil encontrar uma alternativa, porque a votação de sexta-feira é uma votação na especialidade e há cerca de 700 propostas, pelo que será a tarde toda.

O Sr. **Presidente**: — Sim, mais coisa, menos coisa.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Somos da mesma opinião, Sr. Presidente. Deve ser procurada uma alternativa.

O Sr. **Presidente**: — Portanto, esta alternativa será, obviamente, em janeiro.

Ora bem, para janeiro, ainda para este pacote de concessões Oeste e Brisa, temos Sérgio Monteiro, Ana Maria Burnier, Manuel Sousa Pereira, Joaquim Ferreira do Amaral, Vasco de Mello, Alberto Moreno, Paulo Campos. Portanto, vamos ter de começar no início de janeiro e ir agendando estes nomes.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — O primeiro Plenário é no dia 3. Como temos dois Plenários seguidos, era preferível na semana seguinte.

O Sr. **Presidente**: — Acho que é o primeiro Plenário é quarta-feira, dia 2. Portanto, começaríamos na semana seguinte, a partir de dia 8?

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, para se fazer um ponto de situação das respostas aos inquéritos, era preferível começar na semana seguinte, no dia 8, e podíamos fazer quatro audições nessa semana.

Relativamente à metodologia a adotar, propúnhamos que se pudessem enviar já sugestões. A nossa proposta era a de que se tentasse ver se já há mais contratos em que esteja fechada a renegociação e se possa avançar. Nesse caso, propúnhamos que se fizessem dois conjuntos. As SCUT, que são sete contratos, podiam ser vistas em conjunto, assim como as subconcessões. Relativamente às subconcessões, há informações de que já estará encerrada a renegociação e poderia haver condições. Nesse caso, sugeríamos que até ao dia 4 os grupos parlamentares pudessem fazer chegar propostas de nomes para ouvir quanto a esses contratos.

Portanto, digamos que o recomeçar das audições na semana de 8 seria mais avisado no sentido de salvaguardar os tempos necessários para a leitura da documentação que vai chegando e para fazer chegar aqui, à Comissão, essas sugestões de nomes para os restantes 20 contratos. Sugeríamos, desde já, que pudessem ser vistos do seguinte modo: as sete SCUT, as sete subconcessões e, depois, ficam seis que dependem da resposta do Governo relativamente ao ponto de situação da renegociação desses contratos.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, nós, Partido Socialista, estamos à vontade com qualquer metodologia, porque até fomos veementemente contra a metodologia que a maioria impôs, através do voto democrático, de esta Comissão não abordar nenhuma PPP que estivesse em renegociação. Registamos a mudança de opinião e saudamos.

No entanto, não percebi bem o que o Deputado Adriano Rafael Moreira referiu quando ao conceito. Nós votamos a favor de qualquer um, porque somos coerentes com a mesma posição e éramos contra não termos já feito essa abordagem. Contudo, se bem percebi, o Deputado Adriano Rafael Moreira estava a sugerir questionar o Governo sobre as parcerias público-privadas que já estariam renegociadas.

Gostava, se fosse possível, que se precisasse um pouco o conceito do que vamos perguntar ou se também não interessa nada e vamos avançar a todo o vapor. É que a indicação que tem vindo a público e que foi transmitida na Comissão de Economia e Obras Públicas é a de que não havia nenhum contrato renegociado; o que havia eram memorandos de entendimento sobre algumas partes, nomeadamente sobre manutenção, sobre trabalhos que não se fariam. E depois já vi declarações, nomeadamente do Secretário de Estado Sérgio Monteiro e do Presidente da Estradas de Portugal, de que, numa segunda fase de renegociações, iriam procurar renegociar algo que tivesse a ver com as taxas de rentabilidade.

Mantemos a nossa posição de que, em qualquer dos casos, podemos avançar, mas já que vamos questionar seria importante perceber o conceito que o PSD está a introduzir agora das renegociações e dos contratos. Ou, então, registamos, pura e simplesmente, que tivemos aqui uma mudança de opinião, que saudamos, e avançamos, independentemente do que estiver a ser feito e renegociado.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, é apenas para esclarecer que não há qualquer mudança de opinião. Convinha que isso ficasse claro.

Pensamos que era oportuno, à data de hoje, obter do Governo uma informação atualizada relativamente à renegociação dos contratos. Como referi, há informações de que as subconcessões poderão estar já encerradas, o que convinha confirmar. Se for assim, sugeríamos que os nomes a indicar, para serem ouvidos, fossem em conjunto para as sete subconcessões, porque ganhamos em termos de sinergia e mesmo até no andamento dos trabalhos. Relativamente aos outros contratos, exatamente a mesma metodologia e, portanto, o Governo dir-nos-á.

Em função da resposta do Governo sobre quais os contratos que estão encerrados e os que estão renegociados, avançaríamos com os trabalhos. Se houvesse condições para isso (em função dessa resposta), a nossa proposta é que agrupássemos as SCUT, agrupássemos também as subconcessões e, depois, quanto aos outros contratos, logo veríamos em função da resposta do Governo — sendo que, sempre que seja oportuno, poderíamos fazer (como já está a decorrer agora) com que a mesma pessoa pudesse ser ouvida em mais do que um desses contratos, se tiverem pontos em comum. Mas não juntar os anteriores dois conjuntos com contratos isolados. Portanto, fazíamos aqui, digamos, três setores, sempre em função da resposta do Governo, porque é essa situação que tem condicionado os nossos trabalhos.

Para janeiro, há, no entanto, ainda muitas audições relativamente aos cinco primeiros contratos, que devem ser, desde já, agendadas. Quanto a

isso, sugeríamos que fosse a partir do dia 8, precisamente para não haver sobreposição de calendários e poder — como, aliás, o Sr. Deputado referiu — fazer o ponto de situação relativamente a respostas, visto que também é necessário analisar essas respostas e ver, quanto às respostas que entretanto cheguem, se é necessário marcar a audição dos inquiridos.

Portanto, era com base nesse cenário.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Temos dúvidas sobre a operacionalidade em termos de grelhas de tempo desta junção tão alargada, porque vamos ter vários protagonistas que tiveram intervenção em variadíssimas PPP. Ou seja, a bem de um esclarecimento cabal sobre essas matérias, se vier um inquirido para responder na mesma sessão a sete ou a oito parcerias público-privadas com estas grelhas, não sei se isto acaba por ser otimizado.

De todo o modo, para não estarmos a perder tempo e otimizarmos os nossos trabalhos, achava positivo que pudéssemos definir um prazo para fazermos chegar à Comissão nomes para enviar o questionário por escrito, que o questionário pudesse ser enviado para começarmos a ganhar tempo e, depois, se calhar, revisitávamos este assunto com mais calma, pensando um pouco nas grelhas e no modo como podemos agrupar e, eventualmente, até já com algumas respostas ao inquérito que nos dariam para perceber a dimensão do que estavam a responder.

É que há aqui nomes que tiveram... E não vou mais longe, cito os dois de que estávamos a falar há pouco: o Deputado Paulo Campos e o Secretário de Estado Sérgio Monteiro, que ainda não responderam por

escrito sobre, salvo erro, a Alta Velocidade. Eles tiveram intervenções em sete ou oito parcerias público-privadas e, portanto, não sei se uma só audição para estas parcerias otimiza o tempo ou se não devíamos fazer outro agrupamento. E até podemos dar por bons vários esclarecimentos por escrito.

Em conclusão: nós temos dúvidas e acho que devíamos pensar um pouco melhor em termos de saber como conjugávamos com a grelha. Para não perdermos tempo, dou por boa a sugestão do Deputado Adriano Rafael Moreira de definirmos aqui uma data, relativamente a todas as parcerias público-privadas que estão em falta, para mandarmos o questionário por escrito (para não perdermos duas ou três semanas parados a olhar para isto) e, depois, revisitáramos este assunto, ainda antes do fim do ano. Podemos fazer uma reunião só metodológica, eventualmente, sobre esta matéria.

O Sr. **Presidente**: — Ora bem, segundo percebi, iríamos enviar já os questionários indicativos relativos às outras PPP? Ou estou a extravasar...

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, posso usar da palavra.

O Sr. **Presidente**: — Pode, com certeza.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — A sugestão é a seguinte: em primeiro lugar, questionarmos o Governo relativamente aos restantes 20 contratos...

O Sr. **Presidente**: — Contratos que já estão negociados.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Exatamente, para termos essa informação. Depois, fixarmos uma data para que os grupos parlamentares façam chegar os nomes a quem se irá remeter o inquérito — portanto, ainda estamos na fase de fazer chegar aqui esses nomes. Propunha que fixássemos, como limite, o dia 3 ou o dia 4, para que pudéssemos ter estas duas semanas para analisar os 20 contratos e indicar nomes para 20 contratos. No fundo, é o trabalho de casa...

O Sr. **Presidente**: — Muito bem. O dia 4, que é o final da semana.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — E, depois, agendarmos já uma primeira reunião, que pode ser no próprio dia 4 ou, então, no dia 8. Talvez no dia 8, porque essa seria a reunião de definição de metodologia, já com a resposta do Governo e com as indicações dos grupos parlamentares. Dessa primeira chegada de informação, pode ser necessário acertar e talvez reduzir ou completar listas de nomes.

Talvez agendar a reunião para o dia 8 e as audições começarem no dia 9, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — A audição do Prof. Teixeira dos Santos é a que fica pendurada de agora. Como é uma audição suculenta, não sei se é prudente marcar para uma quarta-feira depois do Plenário. Terça-feira é capaz de ser um dia melhor para isso.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sim, fazemos como hoje. Podemos, antes da ordem do dia...

O Sr. **Presidente**: — Não sei. Digam os Srs. Deputados.

Na quarta-feira é uma questão de nos dispormos a ficar cá até tarde. Mas é daquelas audições que, se calhar, era melhor à terça.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Por nós, tanto faz.

Acho que não é uma boa prática começarmos a escolher os dias relacionando-os com os inquiridos, porque, senão, passamos também a querer definir o calendário sobre essa matéria.

O Sr. **Presidente**: — A questão não é essa. A ordem está estabelecida. A questão é a de saber se começamos à terça ou à quarta.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Por nós, até pode ser para a semana.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Se me permite, Sr. Presidente, acho que podia ser no dia 8 e, seguindo a ordem de trabalhos de hoje, o primeiro ponto seria a metodologia e às 10 horas e 30 a primeira audição.

O Sr. **Presidente**: — Sim, acho que é perfeitamente viável.

Srs. Deputados, se estamos entendidos, fazemos agora uma curta pausa de 5 minutos para, a seguir, chamar o Prof. António Mendonça.

Pausa.

Srs. Deputados, estamos em condições de retomar os nossos trabalhos, para proceder à audição do Prof. António Mendonça, desta vez sobre a Alta Velocidade.

Sr. Professor, começo por lhe agradecer a colaboração com os nossos trabalhos e a sua presença, pela segunda vez, nesta Comissão, desta vez para abordarmos o tema da Alta Velocidade Poceirão-Caia.

Como já conhece a metodologia e uma vez que me informou de que pretende fazer uma intervenção inicial sobre este tema, dou-lhe, desde já, a palavra.

O Sr. Prof. **António Mendonça** (ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Em primeiro lugar, gostaria de saudar o Sr. Presidente, os Srs. Deputados e todos os presentes nesta sala e fazer votos de que tenhamos todos uma boa sessão de trabalho e que saíamos daqui mais esclarecidos do que quando entramos — embora eu pense também que, relativamente a esta matéria, é tudo público. Portanto, não sei se terei oportunidade de dizer aqui alguma coisa que os Srs. Deputados já não saibam ou, pelo menos, não tenham oportunidade de saber em função da consulta que podem fazer aos documentos relacionados com este projeto.

Tive oportunidade de responder a um inquérito indicativo e, aliás, até pensei que era suficiente para esclarecer toda a minha intervenção neste projeto da Alta Velocidade. A resposta a esse inquérito indicativo apresenta, claramente, a minha intervenção em todo este projeto.

A resposta ao inquérito é também acompanhada por três documentos, que penso que são importantes. Dois deles pretendem fazer um enquadramento histórico e económico que determinou todas as decisões e toda a evolução do projeto, que, como sabem, é um projeto que nasceu já há muitos anos, no início dos anos 90, e teve todos os seus desenvolvimentos.

Por outro lado também, há um terceiro documento, que é um memorando de entendimento, realizado numa das últimas reuniões de ministros de natureza informal, que ocorreu em Espanha, em que se procurou, precisamente, não apenas reconhecer a importância do projeto para Portugal, para a Espanha, para a França, mas também para a própria Europa. Portanto, julgo que esse memorando foi bastante importante, na medida em que havia a preocupação e o objetivo, na altura, de os três ministros, em conjunto, trabalharem junto das instâncias europeias no sentido de favorecer uma terceira travessia dos Pireneus, tendo em conta que as duas já estão relativamente esgotadas em termos das suas capacidades. Esse entendimento era uma forma de cooperação entre os três países, precisamente para criar as condições para que essa terceira travessia fosse, de facto, realizada em tempo oportuno.

Os Srs. Deputados, portanto, encontrarão nessa resposta ao inquérito indicativo o substancial da minha intervenção.

Permitam-me, no entanto, que chame a atenção para dois ou três aspetos que considero importantes. Não obstante toda a polémica em termos da comunicação social, a minha intervenção no projeto circunscreve-se à fase final da seleção das propostas. Como sabem, quando cheguei ao Governo, o concurso já ia bastante desenvolvido, já estávamos na segunda fase, na chamada BAFO (*best and final offer*) e, portanto, a minha intervenção circunscreve-se a fazer andar, a fazer correr, todos os procedimentos legais relativamente à adjudicação.

Portanto, não tenho rigorosamente nenhuma intervenção nas fases anteriores e a intervenção é no sentido de dar sequência a um processo que estava em andamento, designadamente em termos da adjudicação, e foi isso que foi feito.

Se posso falar de alguma intervenção, embora ache que é uma redundância, essa intervenção foi no sentido de acautelar e de exigir que todos os procedimentos legais fossem cumpridos, e não tenho nenhuma razão, não tenho nenhum indicador de que, de facto, isso não tivesse acontecido. Portanto, tudo seguiu de acordo com a normalidade.

Esta parceria público-privada — não sei se foi a única ou se foi uma das únicas — foi objeto de apreciação por esta Assembleia. Houve, de facto, uma iniciativa de alguns grupos parlamentares no sentido de pôr em causa a decisão do Governo de proceder à adjudicação do projeto, o projeto foi chamado à Assembleia e em maio de 2010 houve uma decisão maioritária da Assembleia no sentido de manter o projeto em execução. Julgo que é importante também salientar esse especto: se não foi a única, pelo menos foi uma das poucas parcerias público-privadas que foi objeto de apreciação por esta Assembleia e com uma decisão favorável à sua continuação.

Quero ainda dizer que o projeto, na sequência da decisão da adjudicação, foi submetido à apreciação, para visto prévio, pelo Tribunal de Contas. E quero também sublinhar que houve sempre da parte do Ministério, enfim, da minha em particular mas de todos os colaboradores — como sabem, o projeto foi desenvolvido no âmbito da Secretaria de Estado dos Transportes —, a preocupação de ter canais abertos de informação e de trabalho com o Tribunal de Contas, no sentido de dar resposta a todas as questões, a todas as dúvidas. Isso foi feito neste projeto, talvez mais do que nos anteriores, embora não tenha termo de comparação, mas houve uma preocupação permanente de contacto com o Tribunal de Contas. Tive oportunidade de reunir com o Sr. Presidente do Tribunal de Contas, houve contactos a nível técnico e, portanto, podemos dizer até que houve aqui uma certa interação entre a parte técnica desenvolvida ao nível

da Rede de Alta Velocidade, que foi quem trabalhou técnica e juridicamente todos os detalhes do projeto, e o Tribunal de Contas.

Portanto, essa foi uma preocupação permanente. Independentemente das apreciações que possamos fazer sobre os esclarecimentos, sobre as objeções do Tribunal de Contas, a orientação foi sempre no sentido de trabalhar para dar todos os esclarecimentos e para ir ao encontro de todas as solicitações do Tribunal de Contas. Gostaria de sublinhar este aspecto.

Não obstante toda a evolução posterior à minha saída do Ministério, eu continuo a considerar, Srs. Deputados, permitam-me a insistência, que a desistência do projeto de Alta Velocidade foi um erro tremendo. Para utilizar um termo que agora está na moda, terá sido um erro colossal a desistência do projeto, e julgo que os prejuízos para o País e para a sua economia são extremamente relevantes. Aliás, temos o hábito de fazer análises custo-benefício relativamente aos projetos e à decisão de avançar com projetos e temos pouca prática e pouca experiência de fazer análises custo-benefício relativamente às decisões de desistência dos projetos e penso que era importante fazer isso quanto a este projeto.

Julgo que a paragem do projeto impediu a injeção na economia de verbas comunitárias e de empréstimos do Banco Europeu de Investimento (BEI) muito significativas e que dificilmente serão recuperadas para outros projetos. Não obstante tudo aquilo que se disse no sentido de as verbas poderem ser canalizadas para outros projetos, é falso. E é falso, em primeiro lugar, porque há verbas que não podem ser transferidas para outros projetos, que são as verbas relacionadas com as redes transeuropeias de transportes. Mas também verbas relacionadas com os fundos de coesão muito dificilmente poderão ser transferidas para outros projetos, tendo em conta os prazos e tendo em conta também, Srs. Deputados, que eram verbas que estavam afetas a outros projetos. Portanto, há normalmente, em relação

a isto, processos de análise que têm de ser feitos não apenas a nível interno, mas a nível da União Europeia, e tenho sérias dúvidas que parte substancial das verbas possa ser canalizada para projetos diferentes daquele que era o da Alta Velocidade.

Aliás, Srs. Deputados, quando olhamos para aquilo que é a evolução do último ano e meio da economia portuguesa; quando constatamos a queda acumulada da economia de 5%, ou à volta disso, e as perspetivas de queda ainda superior; quando olhamos para a passagem do desemprego de 12% para cerca de 16%, mais precisamente para 16,3%; quando olhamos para a quebra — enfim, estava previsto aumento e registamos quebra — das receitas fiscais; quando olhamos para o aumento de cerca de 300 000 desempregados no curto espaço de um ano e meio, podemos ver a importância que têm as decisões.

Eu não quero estar aqui a dizer que tudo o que se passou é da responsabilidade do atual Governo, pois é evidente que há constrangimentos a nível internacional, particularmente a nível europeu, que determinam a evolução em termos da crise, mas não podemos desligar as decisões em política económica que foram tomadas nos últimos tempos do agravamento das condições económicas do País. E penso que um projeto desta natureza teria tido um impacto muito positivo, teria minorado aquilo que se passou em termos da evolução da economia portuguesa.

Aliás, todos temos presente a discussão atual relativamente aos multiplicadores fiscais e aos erros que estavam associados em relação ao cálculo dos multiplicadores fiscais, aos efeitos sobre a economia. Srs. Deputados, posso dizer que, de todos os estudos que foram feitos e que eu tive a oportunidade de ler e consultar relativamente à Alta Velocidade, não tenho dúvida nenhuma que os multiplicadores associados a este projeto eram multiplicadores extremamente fortes e que teriam impactos muito

significativos em termos de emprego, em termos de diminuir os fatores de decréscimo da atividade económica. Portanto, quando nós olhamos, em termos simétricos, podemos dizer que a desistência deste processo seguramente que contribuiu também para o agudizar das condições económicas do País.

Em situação de normalidade, um projeto desta natureza teria efeitos diretos e indiretos induzidos muito importantes em termos económicos. Numa situação de crise, todos nós sabemos, não é segredo para ninguém, que os multiplicadores são muito mais fortes e, portanto, também na atual conjuntura, continuo convencido que era um projeto extremamente importante para a economia portuguesa em todos os aspetos.

Quero ainda dizer, Srs. Deputados, que este projeto era muito importante em termos de competitividade e de modernização empresarial. As externalidades do projeto eram imensas. Não sei se os Srs. Deputados se recordam, mas os estudos que foram feitos previamente ao lançamento do projeto apontavam para a possibilidade de uma incorporação nacional de entre a 80% a 85%. Portanto, Srs. Deputados, hoje em dia fala-se muito de reindustrialização, muitas vezes no ar, penso que não tem a maior parte daquilo que se fala de industrialização, para além de achar que é o relaxamento das exigências de natureza ecológica ou de natureza do mercado de trabalho que vão provocar o crescimento económico. Eu julgo que um projeto desta natureza, pelas externalidades que gerava, teria, de facto, ao nível da organização empresarial, ao nível da gestão, ao nível de mobilização das energias produtivas nacionais para esse projeto, sido muito importante.

Aliás, quero dizer-lhes, Srs. Deputados, que, relativamente a este projeto, era minha intenção — isso já estava em curso, até em articulação com o meu colega da Ciência e da Investigação — aproveitar para, em

torno do próprio projeto, mobilizar empresas e setores de natureza tecnológica para potenciarem tudo aquilo que pudesse ser feito no sentido de fornecer o projeto, mas também, obviamente, aproveitar para dinamizar a estrutura empresarial nacional.

Srs. Deputados, fala-se muito, hoje em dia, na componente mercadorias e que o que é importante é a componente mercadorias. Eu acho, de facto, ridículo, porque uma das peças essenciais do projeto de ligação ferroviária entre Lisboa e Madrid tinha a ver, precisamente, com as mercadorias. Os Srs. Deputados sabem, em primeiro lugar, que a linha Lisboa-Madrid era uma linha mista de passageiros e de mercadorias — algo, aliás, não muito vulgar nas linhas de Alta Velocidade —, embora não fosse uma linha fundamental para o transporte das mercadorias, na medida em que, como sabem, ao contrário do que já ouvi dizer no sentido de que é um desperdício fazer um TGV para passageiros, eu não conheço TGV que não seja para passageiros, as mercadorias não andam em TGV. As mercadorias, que eu saiba, andam a velocidades muito mais lentas. Não há TGV para passageiros, não obstante responsáveis terem falado que era um erro fazer um TGV para passageiros. Não sei a que se estavam a referir, se era um TGV também para mercadorias... Enfim, independentemente disso, é evidente que a linha podia ser utilizada para o transporte de mercadorias. Porém, havia uma componente muito importante de mercadorias em termos convencionais, que era precisamente a articulação dos três portos Lisboa, Setúbal e Sines com as plataformas do Poceirão e do Caia, a ligação ao sistema ferroviário espanhol através de Puertollano e que, portanto, iria favorecer não só a competitividade dos portos, como iria permitir a articulação do sistema aeroportuário, do sistema portuário, do sistema logístico, ganhando e promovendo a competitividade da economia como um todo, mas também a competitividade empresarial.

Também digo o seguinte, Srs. Deputados: fala-se muito em bitola ibérica e bitola europeia. Acho que essa é também uma discussão, do meu ponto de vista, ridícula. Por uma razão muito simples: é que um projeto desta natureza não resulta apenas da vontade de uma cabeça, minha ou de outra qualquer que seja; há estudos técnicos que foram feitos ao longo de diversos anos, há compromissos internacionais, há articulação com Espanha. Portanto, não nos adianta de nada, ou seja, aquela ideia de fazer uma linha em bitola europeia é ridícula se os espanhóis não estiverem de acordo, e isto tudo foi combinado com os espanhóis — a não ser que vamos em bitola europeia até à fronteira e, depois, em viaduto até França para ultrapassar os constrangimentos que existam em Espanha.

Por outro lado também, Srs. Deputados, nós não podemos construir uma linha em bitola europeia e desarticular e desintegrar o sistema ferroviário nacional. Temos de ter cuidado e temos de ter preocupação também com a integração. O sistema ferroviário português é em bitola ibérica e, portanto, há que ter cuidado com aquilo que se diz relativamente à utilização da bitola ibérica ou da bitola europeia, porque não é apenas uma questão de vontade, é uma questão de estudos técnicos que foram feitos ao longo de anos, de integração com Espanha, de se fazer em concordância.

Portanto, aqui também houve, e eu assisti quando era responsável governamental, a discussões verdadeiramente surrealistas em relação a essa matéria, como se dependesse de nós fazer em bitola ibérica ou em bitola europeia. Este é um projeto internacional e era articulado em termos internacionais.

Também acho a questão da velocidade ridícula, porque não era alta velocidade, mas velocidade elevada, como se alguém pudesse tomar a decisão ou como se as velocidades não fossem algo também determinado

tecnicamente. Para já, a Europa financiou um projeto de Alta Velocidade, não financiou um projeto de velocidade elevada e, portanto, também essas restrições estavam presentes relativamente aos financiamentos. Por outro lado, temos de ter presente a competitividade com o avião. E, portanto, se o tempo que dura a viagem entre Lisboa e Madrid for superior a um tempo determinado, é óbvio que nem vale a pena estar a construir, porque todos vão de avião e, esse sim, era um investimento particularmente irresponsável e que não teria razão de ser.

Portanto, Srs. Deputados, permitam-me, não se pode dizer de ânimo leve que não é velocidade elevada, ou alta velocidade, ou seja lá o que for. As velocidades são determinadas tecnicamente, são determinadas em função da concorrência e de outros modos de transporte, são determinadas em função da própria articulação que deve existir entre os diferentes modos de transporte. Isto revela, no fundo, a leviandade, a ligeireza com que se discutem estes assuntos. Julgo que já estamos em tempo de ser mais profundos relativamente à análise.

Quero dizer também que o atraso e a desistência deste projeto... Srs. Deputados, permitam-me que eu não domine completamente todo o conhecimento desta matéria, mas parece-me que o que está programado é uma linha apenas de mercadorias entre Évora e Caia para permitir, pelo menos, aproveitar um pouco do projeto. Nós temos de ter presente que entretanto tudo muda e na Europa também tudo muda. Posso dizer aos Srs. Deputados que a desistência deste projeto está a favorecer, neste momento, outros. Como sabem, a nível europeu, está a decorrer um processo de revisão dos objetivos e das orientações para as redes transeuropeias de transporte e, neste momento, há uma proposta de Espanha de valorização do corredor mediterrânico, no sentido de prolongar a linha — que é uma linha já em bitola europeia que vai até Barcelona — até Valência,

eventualmente até Algeciras, permitindo valorizar precisamente esses portos e favorecer a sua articulação, em particular com o sul de França. E, portanto, aquilo que se passou com Portugal, a desistência deste projeto, pode ter implicações extremamente graves para o futuro, em termos de garantir a competitividade dos portos portugueses, particularmente de Sines, mas também de Setúbal e de Lisboa, em detrimento dos portos mediterrânicos de Espanha.

Aliás, queria dizer aos Srs. Deputados — às vezes as pessoas também não têm a dimensão disso — que a escala também é muito importante e nós temos de dar uma importância acrescida relativamente àquilo que se passa em Portugal, porque todos os portos portugueses juntos equivalem a um porto espanhol dos maiores e, portanto, às vezes, quando se fala da importância de Sines ou de outro porto qualquer, também noto que há um grande desconhecimento quanto ao que há a fazer no sentido de dar competitividade e perfeito aproveitamento daquilo que são as potencialidades dos portos portugueses.

Queria dizer ainda que há um elemento que será extremamente negativo e que tem a ver com a credibilidade internacional. Eu assisti aqui a várias discussões relativamente aos espanhóis que iam desistir do projeto... Como é que é possível? Eu tive vários encontros com o meu homólogo espanhol e acompanhava aquilo que estava a ser feito em Espanha e em Espanha eles iam bastante mais avançados até do que nós. Portanto, nunca houve qualquer desistência; pelo contrário, o que havia da parte espanhola era uma pressão no sentido de saber se, efetivamente, nós avançávamos ou não com os compromissos que tínhamos assumido.

Srs. Deputados, este é um projeto que transcende as forças políticas, na medida em que diferentes governos, com diferentes cores políticas, participaram na sua definição, na sua elaboração e na sua execução.

Portanto, não é um projeto do Partido Socialista, do Partido Social-Democrata ou do Centro Democrático e Social. É um projeto em que todas as forças políticas, aquelas que tiveram responsabilidades governativas, participaram na sua execução e que foi sucessivamente reafirmado em reuniões internacionais com os espanhóis, a última das quais a cimeira de 2005 em que foi reafirmado tudo aquilo que tinha sido feito anteriormente. Portanto, há aqui também uma credibilidade internacional que é posta em causa.

Queria dizer ainda, Srs. Deputados, que os projetos da Alta Velocidade, quer na componente mercadorias quer na componente passageiros, eram considerados prioritários a nível europeu e, pelo facto de serem projetos prioritários a nível europeu, tiveram até condições excecionais de financiamento. Em termos proporcionais, o financiamento para os projetos portugueses foi superior a projetos de outros países, de outras regiões.

E também quero dizer aos Srs. Deputados que este projeto nunca foi posto em causa no Memorando que foi assinado com as instituições internacionais. Portanto, não havia qualquer objeção a que o projeto fosse para a frente.

Portanto, Srs. Deputados, o que quero dizer é o seguinte: não obstante, como referi, a minha intervenção no projeto ter sido já numa fase extremamente final de tudo isto, julgo que é importante salientar que eu continuo a considerar, apesar de todos os desenvolvimentos posteriores, que foi uma perda muito importante para o País em termos económicos — basta ver a situação económica atual do País —, tendo-se perdido verbas que dificilmente serão recuperáveis ou que é praticamente impossível serem recuperadas para outros projetos.

Para finalizar esta intervenção inicial, gostaria de voltar ao tema da reindustrialização. Como disse, julgo que era importante falar, em termos dos custos, da não realização do projeto. Procurando sintetizar tudo o que referi, julgo que a não realização do projeto vai contribuir para o afastamento de Portugal do espaço ibérico e europeu, quer no transporte de mercadorias quer no transporte de passageiros. Posso dizer que, sem este projeto, a condição periférica do País vai acentuar-se. A não realização vai comprometer, seriamente, a questão do emprego e do desenvolvimento económico e tecnológico; vai comprometer, seriamente, a eficiência do sistema portuário, do sistema aeroportuário e do sistema logístico; vai comprometer, seguramente, a redução da dependência energética de Portugal — aliás, este projeto tinha impactos, em termos energéticos, muito significativos; e naturalmente que vai comprometer a própria afirmação da fachada atlântica em que o País se insere, como eixo competitivo em termos europeus e em termos internacionais.

Terminaria, dizendo que, ao longo de todo este projeto, tive oportunidade de contactar com os técnicos que estiveram associados à elaboração e à concretização de outro projeto e julgo que o comportamento, a competência e o empenho deles foi sempre extremamente positivo e importante. Julgo que o País tem quadros técnicos e tem pessoas empenhadas aos mais diferentes níveis que importa salientar, particularmente neste momento em que existe alguma falta de esperança e de confiança nas nossas capacidades.

De facto, o País tem condições e este projeto demonstrou essas condições. E, reparem, Srs. Deputados, que alguns dos técnicos que participaram neste projeto tiveram mesmo oportunidade de transmitir e de partilhar a experiência, em termos internacionais, em países que vão da Suécia aos Estados Unidos, ao Brasil, que, como sabem, são países que

também têm projetos de desenvolvimento da Alta Velocidade. A experiência portuguesa, não obstante não termos construído um único quilómetro de Alta Velocidade, foi uma experiência que já estava a ser partilhada em termos internacionais. Julgo que é importante relevar este aspeto.

Era isto que queria transmitir, Sr. Presidente e Srs. Deputados. Muito obrigado pela vossa atenção.

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

Vamos, agora, passar à primeira ronda de questões.

Hoje pertence ao CDS a primeira intervenção. Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Caros Colegas, Sr. Prof. António Mendonça, é sempre um prazer revê-lo.

Fez-nos aqui já uma longa exposição e eu queria, antecipadamente, pedir desculpa se, eventualmente, visitar uma ou outra matéria. Também já tivemos oportunidade de discutir estas matérias inúmeras vezes.

Disse, e bem, que em maio de 2010 houve grupos parlamentares que pediram a apreciação parlamentar e discutiram esta matéria, tendo um deles sido o do CDS-Partido Popular. Inclusivamente, apresentámos uma iniciativa para o cancelamento deste projeto, antes mesmo de ele ter sido assinado, não porque — lembrar-se-á e far-me-á essa justiça — discordávamos dos princípios e daquilo que acabou de afirmar agora, como a utilidade de olharmos para a rede de transportes nacionais como um sistema que se complementa, a necessidade de nos ligarmos às redes transeuropeias de transportes, a aposta na ferrovia, mas as nossas objeções

eram mais de capacidade de financiamento e de prioridade que assumimos desses financiamentos.

Por isso, gostaria de começar por um conjunto de três questões e, no fundo, por fazer um pouco de teoria geral.

Embora eu não seja especialista nestas matérias, oiço atentamente todos os especialistas, e um dos especialistas, o Eng.º João Cravinho, considerou, numa audição aqui, que Lisboa-Madrid devia ser a terceira opção. Aliás, corroborou a opinião de muitos de que a primeira opção, tendo em conta o financiamento, tendo em conta as velocidades, tendo em conta a aproximação das duas grandes cidades do País, seria Lisboa-Porto. Ou seja, Lisboa-Porto seria a prioridade das prioridades para um projeto de velocidade elevada ou de alta velocidade (não quero entrar, sequer, nessa discussão). Eram as duas grandes cidades que poderiam tornar rentável um investimento dessa natureza e, depois, mais tarde, Lisboa-Madrid seria uma terceira ou quarta hipótese. Mas, pelo que disse aqui e pelo que disse na altura na altura, a posição do Governo era que Lisboa-Madrid era, de facto, uma prioridade e tinha de ser uma prioridade.

A minha primeira pergunta é se concorda e se mantém essa perspetiva ou não.

A segunda tem a ver com o facto de ter dito, e bem, que apanhou este projeto já na fase da adjudicação, portanto numa fase praticamente final, mas a verdade é que o Tribunal de Contas, para a recusa do visto prévio, fala em ilegalidades — e o termo é forte —, mas também diz que basta o simples risco ou o perigo para considerar que há ali um potencial de ilegalidades, ou seja, não foi tão taxativo. Ainda assim, não deixa de ser curioso o que o Tribunal de Contas diz, isto é, que a adjudicação recai numa proposta que deveria ter sido excluída. Portanto, ao referir isto e com ilegalidades, fica a faltar uma explicação cabal por que se entrega esta

adjudicação a alguém que devia ter sido excluído. Pergunto: o que é que faltou? Foi a pressa? Foi a falta de análise? Ou há outra explicação?

Por outro lado, tendo em conta a pergunta inicial, e porque também foram feitas aqui perguntas relativas aos estudos de tráfego, à rentabilidade do projeto, ao seu custo-benefício, queria perguntar-lhe como se rentabilizava um projeto desta dimensão; que tipo de tráfego era necessário; que estudos existiam para considerar que este projeto, à velocidade estipulada, seria competitivo ao avião, seria competitivo em distância/tempo ou em preço ao próprio transporte aéreo.

Depois, também lhe queria perguntar se alguma vez pensou na questão de passar apenas para um projeto essencialmente de mercadorias (sei que este Governo revisita essa matéria); se alguma vez, enquanto governante, esteve em cima da mesa, nas discussões do Governo de que fez parte, alterar o projeto.

Faço esta pergunta, porque encontrei notícias de 27 de outubro de 2010, em que, numa conferência de imprensa, o Sr. Ministro das Finanças dizia que o Governo teria proposto a revisão do projeto relativo à rede de Alta Velocidade, no sentido de o circunscrever à componente ferroviária, reduzindo, assim, significativamente o seu investimento e os custos, passando, eventualmente, a uma revisão do projeto. O que eu pergunto é que revisão de projeto era este: se era passar apenas a mercadorias, como agora, pelos vistos, se critica; se era reduzir eventualmente a velocidade; se era reduzir o investimento. Ou seja, gostaria de saber se alguma vez esta questão esteve em cima da mesa, se essa notícia faz sentido e o que estava subjacente a ela.

Para já, é tudo.

O Sr. Prof. **Antônio Mendonça**: — Muito obrigado, Sr. Deputado, pela questão.

Relativamente à primeira questão, se é a terceira ou a quarta opção, acho que faz muito pouco sentido eu responder a essa questão. Quando eu cheguei, as prioridades estavam definidas e, portanto, como o Sr. Deputado sabe, a decisão da adjudicação foi tomada em dezembro, um mês e pouco depois de eu tomar posse. Portanto, faz muito pouco sentido dizer se é a terceira, quarta, quinta, sexta ou a primeira.

De qualquer forma, Sr. Deputado, remeto para os estudos que foram feitos, para os compromissos internacionais e para decisões que foram tomadas. Mas não lhe quero dar uma resposta taxativa relativamente a essa matéria. Eram as opções que foram tomadas e, portanto, continuaram a ser tomadas. Como sabe, houve, posteriormente, decisões no sentido de dar prioridade e, portanto, de adiar a execução de outros projetos de Alta Velocidade que estavam também programados, sendo este considerado o projeto prioritário.

Relativamente à questão do Tribunal de Contas, tive oportunidade de dizer, na minha intervenção inicial, que houve uma colaboração permanente e um pedido permanente de esclarecimentos relativamente àquilo que eram as preocupações do Tribunal de Contas. Portanto, os canais estiveram sempre abertos, sempre ligados, e todo o processo de visto prévio, todos os esclarecimentos foram feitos, precisamente, em articulação e pedindo e trocando informações e opiniões relativamente ao Tribunal de Contas.

Sr. Deputado, os termos, às vezes, são demasiado fortes para aquilo que é a realidade. Eu não acredito que, da parte da componente técnica e jurídica que estava precisamente a tratar quer dos processos contratuais quer da articulação com o Tribunal de Contas, houvesse qualquer iniciativa

no sentido provocar ilegalidades, pelo contrário. Portanto, toda a preocupação e todas as orientações que foram sendo dadas sucessivamente foi no sentido de procurar dar todos os esclarecimentos e ajustar o projeto relativamente àquilo que eram as dúvidas e que eram as questões colocadas pelo Tribunal de Contas. Essa foi sempre a minha postura, essa foi sempre a postura de todos os intervenientes do processo.

Quando eu saí do Ministério, havia a convicção, pelo menos em termos dos especialistas, dos técnicos e da própria Secretaria de Estado com quem tinha a colaboração, de que não havia nenhuma objeção do Tribunal de Contas que não fosse suscetível de um esclarecimento e, portanto, de que, se houvesse empenho, o projeto continuaria normalmente dando resposta às solicitações.

Portanto, Sr. Deputado, o que lhe quero dizer é que houve sempre uma preocupação e uma exigência de cumprir com todos os procedimentos legais e éticos relativamente às relações com o Tribunal de Contas.

Quanto aos estudos, o Sr. Deputado deve conhecer os estudos. Aliás, julgo que foram feitos até por governos em que o partido do Sr. Deputado esteve presente. Foram feitos por instituições internacionais, foram feitos para Espanha e para Portugal, foram feitos por empresas que têm credibilidade e currículo no plano internacional, e as conclusões a que chegaram é que o projeto era um projeto importante, que tinha um retorno importante em termos económicos e a análise custo-benefício era uma análise extremamente positiva.

Aliás, eu tive oportunidade de falar com responsáveis do Banco Europeu de Investimento que, fazendo uma análise custo-benefício, diziam que os projetos portugueses tinham resultados superiores aos que existiam, por exemplo, nas linhas em Espanha, ou nas linhas de França, ou mesmo na travessia do Canal da Mancha.

Repare, o Banco Europeu de Investimento financiava o projeto, neste caso da linha Poceirão-Caia com cerca de 600 milhões, e o próprio Banco Europeu de Investimento, como o Sr. Deputado deve saber, tem os seus próprios critérios para fazer os empréstimos, não vai dar empréstimos sem qualquer exigência. Faz a sua própria análise custo-benefício. E, portanto, se o Banco Europeu de Investimento resolveu financiar um projeto desta natureza com cerca de 600 milhões de euros, neste caso concreto, é porque a análise do Banco Europeu de Investimento era uma análise em que eles tinham garantias de que pudesse ser objeto de pagamento.

Por outro lado, repare que, para um projeto desta natureza ser incluído na rede transeuropeia de transportes e para ser incluído como projeto prioritário, a própria Comissão Europeia tem os seus mecanismos próprios de fazer análise custo-benefício e, portanto, se aceitou financiar estes projetos até com mais dinheiro, em termos relativos, do que outros projetos de idêntica natureza, é porque terá também concluído que era um projeto importante não apenas para o País, mas também para a própria Europa.

Sr. Deputado, nós todos temos preocupações de natureza europeia, mas relembro que este era um projeto iminentemente internacional. Era um projeto que era importante para Portugal, era um projeto que era importante para a Península Ibérica, para Portugal e para Espanha, e era um projeto que era também importante a nível europeu.

Portanto, aquilo que posso dizer ao Sr. Deputado é que o que não falta são estudos relativamente aos impactos económicos deste projeto. Reforçando a ideia que inicialmente avancei, foram feitos estudos não apenas por instituições internacionais, mas por instituições nacionais reputadas, por reputados economistas nacionais, por instituições, como a Universidade Católica, como o Instituto Superior de Ciências do Trabalho e

da Empresa (ISCTE) e, portanto, se há projeto que foi estudado, Sr. Deputado, este foi um deles. E todos são unânimes em considerar que as vantagens, a todos os níveis, são superiores aos custos que estavam inerentes a um investimento de um projeto desta natureza.

Os estudos são públicos, Sr. Deputado. Não me peça, neste momento, para lhe reproduzir todas as conclusões dos estudos. Não tenho presente, mas se acharem conveniente terei todo o gosto em ler os estudos para podermos ter não uma discussão nestes termos, mas uma discussão de natureza económica relativamente àquilo que foi feito.

E esses estudos, Srs. Deputados, podemos criticá-los, mas são estudos que foram feitos de acordo com padrões de exigência, com normas, com manuais internacionais e, portanto, os resultados são resultados que oferecem suficiente credibilidade.

Como eu disse, são estudos que foram feitos não apenas do ponto de vista dos impactos económicos, mas também do ponto de vista do impacto ambiental e energético. Portanto, as economias de CO₂ em termos de emissões permitiriam ao Estado poupar, seguramente, muitos milhões de euros relativamente ao fundo de carbono, por exemplo, mas também em termos de economia de energia e em termos de turismo.

Foram feitos muitos estudos, dezenas de estudos, e todos coincidem num ponto: os benefícios são importantes e são decisivos e podemos, *a contrario*, tirar a conclusão de que os custos da não realização de um projeto desta natureza também são extremamente significativos.

Portanto, Sr. Presidente, era o que eu tinha a dizer relativamente à pergunta colocada pelo Sr. Deputado.

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

Sr. Deputado, queira prosseguir.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Só faltou o comentário à conferência de imprensa do Sr. Ministro das Finanças para a revisão do projeto, no sentido de ser uma componente exclusivamente ferroviária (coisa que eu não sabia o que era). Gostaria de saber se esteve ou não em cima da mesa a revisão do projeto.

Peço que registre a pergunta, porque vou continuar.

Sr. Professor, lembro-me de, numa das nossas primeiras conversas aqui, no Parlamento, termos feito um *PowerPoint* bastante interessante e verdadeiro, que nos serviu de base para o futuro, dos impactos da situação económica do País, dos impactos que teria nas obras públicas. Lembro-me que, à data da decisão, a nossa dívida pública era 83,3% do PIB.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Peço desculpa, Sr. Deputado, mas não o consigo ouvir.

O Sr. **Presidente**: — Aqui, não se houve muito bem, Sr. Deputado. Peço-lhe que fale mais próximo do microfone.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Pedindo algum desconto de tempo, estava a dizer que me lembro de uma primeira reunião que fizemos e que o Sr. Professor nos fez uma exposição em *PowerPoint* dos impactos que a dívida pública teria nas obras públicas e a situação financeira do País à data.

Lembrei-me disso para dizer que, de facto, o País, nessa altura, já estava com uma dívida pública em valores alarmantes e talvez por isso é que o seu Despacho n.º 14505/2010 anula o troço Lisboa-Poçoirão, dizendo que «se verificou uma significativa e progressiva degradação da conjuntura

económica e financeira de Portugal». Diz também uma frase, que eu copiei para o nosso diploma para pedir a anulação deste projeto: «O concurso em apreço necessita de uma grande parcela de financiamento privado e em concreto da banca comercial». Por isso, o nosso argumento sempre foi o de que este projeto esgota toda a capacidade de financiamento português que devia ser dirigido às PME.

E, portanto, a minha primeira pergunta é por que é que, assinando este documento a anular o Lisboa-Poceirão, não fez o mesmo procedimento para o Poceirão-Caia.

Depois, também lhe queria perguntar se os estudos que aqui falou que foram feitos por todas essas entidades têm a mesma validade anulando uma parcela do projeto. Porque, por exemplo, lembro que a Sr.^a ex-Secretária de Estado Ana Paula Vitorino dizia que não só o chumbo do Tribunal de Contas era expectável, como o projeto perdia coerência — o que, aliás, foi aqui repetido —, uma vez que estamos a falar de uma linha Lisboa-Madrid e, de repente, aparece uma parte de uma linha, o que, de facto, não é a mesma coisa. Portanto, os estudos não podiam dar o mesmo resultado, tendo sido feridos de morte na sua parte essencial, que é Lisboa-Poceirão.

Por outro lado, queria perguntar-lhe também qual era a componente nacional prevista. Sei que havia financiamento, fizemos até perguntas à União Europeia sobre a validade dos financiamentos e se podiam ser alterados ou desviados para outros projetos. Mas gostava de saber qual a componente nacional nisso. E porquê? Porque, por exemplo, uma das críticas do Tribunal de Contas — e, por isso, faz sentido esta pergunta — é a falta de informação sobre o cabimento orçamental deste contrato. O Tribunal de Contas diz que não há informação suficiente do que isso iria custar.

Também gostaria de saber se concorda com os valores que a Ernst & Young dá, no seu relatório, sobre as indenizações. Eles têm um limite mínimo, um máximo e depois têm um na ótica da concessionária. No limite mínimo falam em 152.754, no máximo 169 e, depois, na ótica da concessionária em 264.

E por que é que pergunto isso, sendo que esta é a última pergunta? Porque o Tribunal de Contas também diz que foi cometida aqui uma ilegalidade, porque, de acordo com o artigo 45.º, da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, que é uma norma imperativa, logo, de cumprimento obrigatório, não se deviam assumir compromissos nem pagamentos sem o visto prévio. E a verdade é que V. Ex.^a assinou um contrato, obrigou o Estado a indenizações de qualquer um destes valores, seja no mínimo, no máximo, ou na ótica da concessionária, tendo consciência de que estava, ao assinar o contrato, a incorrer num pedido de indemnização por parte da concessionária.

Nós fizemos esse alerta, dizendo «atenção, não se deve assinar o contrato!», e o certo é que tínhamos razão nessa altura, porque hoje o relatório da Ernst & Young dá-nos toda a previsão legal — e, por falta de tempo, não posso ler o que diz o artigo 45.º e quais são as implicações. Mas foram feitas obras, foram assumidos pagamentos, ao ponto de estarmos em risco (e vou só pelo limite mínimo) de ter de desembolsar 152 por incúria de uma assinatura não cumprindo uma norma imperativa.

Portanto, era sobre estes pontos que gostava de ouvir os comentários de V. Ex.^a.

O Sr. Presidente: — Sr. Professor, faça favor.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, em primeiro lugar, quero dizer-lhe que não fui eu que tomei a decisão de fazer a adjudicação nem a assinatura do contrato. É uma decisão do Conselho de Ministros, a assinatura do contrato é feita pelo Ministério das Obras Públicas e pelo Ministério das Finanças, é algo que foi promulgado pelo Sr. Presidente da República e é algo que foi objeto de apreciação nesta Assembleia. Portanto, não posso concordar com o Sr. Deputado ao remeter para mim a responsabilidade da assinatura de um projeto desta natureza, nem tinha qualquer cabimento.

Portanto, é uma responsabilidade do País, é uma responsabilidade que seguiu todos os procedimentos institucionais requeridos e, portanto, não tem qualquer sentido o que o Sr. Deputado está a dizer.

Sr. Deputado, também lhe quero dizer que estas coisas são tomadas no âmbito de análises jurídicas, técnicas e políticas, pelo que não tem sentido, Sr. Deputado. Peço desculpa, mas é a sua opinião e não é a minha.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não é a minha opinião, é de Ernst & Young!

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Portanto, não há nenhuma infração a qualquer norma legal, pelo contrário. Todos os procedimentos legais foram seguidos e foram cumpridos neste processo. Aliás, por todas as instituições, todas as instâncias que intervêm neste projeto, até à promulgação pelo Sr. Presidente da República, não acredito que, se houvesse alguma ilegalidade, ela não tivesse sido assinalada. Por isso é que existem diferentes instâncias, diferentes mecanismos de regulação do processo de decisão política e de tomada de decisão do País, ou seja,

precisamente para evitar que haja qualquer assunção individual de qualquer coisa que esteja menos correta ou menos conforme com a lei.

Portanto, Sr. Deputado, tudo isto para dizer que não tem razão de ser a sua questão.

Relativamente às outras questões que colocou, em relação à anulação da PPP2 o Sr. Deputado deu a resposta de quais eram as razões. Efetivamente, diferentemente da PPP1, o que havia na PPP2 era uma componente de crédito privado ou de recurso à banca comercial muito elevada e, portanto, a preocupação foi, tendo em atenção aquilo que se esperava que fosse entretanto o desenvolvimento... E, nessa altura, o Sr. Deputado lembra-se seguramente que as coisas estavam a evoluir todos os dias e, portanto, aquilo que se podia dizer num dia, no outro dia a seguir, eventualmente, já podia ter dificuldades, porque, entretanto, a situação tinha evoluído. E, de facto, foi para prevenir situações futuras que houve a tomada de decisão de tentar realocar fundos — que não seriam gastos! Atenção, Sr. Deputado, porque havia aqui um problema de eficiência na utilização dos fundos. E, portanto, tendo em conta os prazos, aquilo que se procurou fazer foi estudar a canalização de fundos de forma a diminuir a componente de crédito bancário, de crédito comercial, no projeto, precisamente para diminuir os custos futuros. Foi isso, portanto, que pesou e que, enfim, está no próprio teor do despacho de anulação — que, aliás, é um despacho assinado creio que por mim e pelo Sr. Ministro das Finanças. Estão no despacho as justificações para a anulação do concurso.

Relativamente à questão da Ernst & Young, não me pronuncio sobre isso. O Estado e o Governo têm serviços jurídicos e técnicos competentes para avaliar da procedência desse tipo de coisas e, portanto, não me quero pronunciar sobre essa matéria, Sr. Deputado.

Quanto à questão do troço Poceirão-Caia, não tenho a opinião do Sr. Deputado. Repare que Poceirão-Caia era fundamental do ponto de vista das mercadorias, porque é aí que entroncam, precisamente, as linhas de mercadorias, e não só de mercadorias. Permitia fazer a articulação dos três portos e levar as mercadorias para fora de Portugal. Portanto, a componente Poceirão-Caia era uma componente decisiva de todo o projeto. E repare que se se estava a construir o canal para uma linha de mercadorias, logicamente fazia sentido trabalhar, haveria economias seguramente em termos desse projeto. E a anulação não significaria a suspensão do projeto; como eu disse, era a revisão para o relançamento noutros moldes, que estavam a ser estudados, precisamente para completar o processo.

Aliás, quando olhamos para Espanha, vemos que em Espanha até foi diferente a metodologia que seguiram para lançar o projeto e havia muitas mais empreitadas, muitos mais troços. Portanto, o projeto seguramente que iria continuar a ser desenvolvido em articulação com os espanhóis, de forma a que se pudesse tirar todo o partido dele.

Portanto, Sr. Deputado, julgo que não há aí falta de coerência. Há uma adaptação, há um ajustamento do projeto relativamente àquilo que eram as condições da altura e àquilo que foi a própria evolução das condições.

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

Vamos prosseguir nesta ronda. O Sr. Deputado Bruno Dias não está presente, informou-nos que está numa audição numa outra comissão. Como o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares não pretende colocar questões ao Sr. Prof. António Mendonça, vamos passar ao PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Professor, temos algumas questões em relação às quais gostaríamos de contar com o seu contributo e serão questões muito concretas para tentarmos ir mais além do que nos é dado a conhecer pelos documentos e pelas respostas que já enviou.

Tendo como pressuposto as afirmações que fez de que foi um erro colossal a desistência do projeto, perguntava-lhe, em primeiro lugar, por que decidiu não adjudicar o troço Lisboa-Poceirão.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, não tenho nada a acrescentar relativamente à resposta que já dei ao Sr. Deputado Hélder Amaral.

A preocupação, tendo em conta a evolução das condições económicas e financeiras e sobretudo das condições de financiamento, foi procurar rever o projeto no sentido de mobilizar mais fundos comunitários e fazer também ajustamentos de natureza técnica. Isso implicaria, seguramente, uma alteração radical das condições, que poderia ser posta em causa, eventualmente, pelos outros concorrentes, se houvesse algum concorrente a quem, entretanto, tivesse sido adjudicada a proposta. E, de facto, para criar condições de igualdade, resolvemos fazer essa anulação.

Foi isto. Não tenho nada a acrescentar relativamente ao que tinha dito ao Sr. Deputado Hélder Amaral.

Sr. Deputado, todas as justificações constam do despacho de anulação. Não tenho mais a acrescentar além do que está consagrado no despacho.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Portanto, assume a responsabilidade por essa decisão? Foi uma decisão consciente com base nos argumentos que constam do respetivo despacho?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — A decisão é uma decisão do Governo consubstanciada num despacho conjunto do Ministério das Obras Públicas e do Ministério das Finanças.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — A nossa dúvida é se foi uma decisão ponderada pelo Ministro de então, pelo Sr. Professor, ou se foi uma decisão coletiva.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — É uma decisão do Governo, que está consubstanciada pela assinatura de um despacho de dois ministros.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Portanto, o Sr. Professor, enquanto Ministro, não assume a responsabilidade dessa não adjudicação? Foi o coletivo?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Não entendo a questão do Sr. Deputado.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — O despacho está assinado pelo Sr. Ministro das Obras Públicas. Não foi a Conselho de Ministros, é um despacho do Sr. Ministro.

A nossa questão é a seguinte: foi o Sr. Ministro que ponderou estes argumentos para a não adjudicação? Foi-lhe dito por algum elemento? Foi

o Sr. Ministro da Saúde? Qual foi o órgão, em concreto, que sugeriu este texto?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, relativamente à sua questão, as razões da não adjudicação constam do próprio despacho.

Não tenho mais nada a acrescentar sobre isso, Sr. Deputado.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Refirmo-me à autoria do despacho. O Sr. Professor assume a autoria da decisão de não adjudicação, porque o assinou, ou assinou não tendo qualquer responsabilidade nesta decisão?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Não tenho mais nada a acrescentar. O despacho está assinado por mim e pelo Sr. Ministro das Finanças e as razões estão lá invocadas.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Não responde, passamos à frente.

De qualquer modo, queria dizer-lhe que tenho comigo o despacho que, na altura, o Sr. Professor, como Ministro, assinou, em 10 de setembro de 2010, não adjudicando o troço Lisboa-Poceirão.

Por outro lado, Sr. Professor, torna-se incompreensível para nós como é que, em simultâneo, decide adjudicar o troço Poceirão-Caia.

Queríamos, então, que nos esclarecesse duas questões: se se identifica com essa decisão e a assume enquanto sua ou se, afinal, também não é uma decisão do Ministro da altura, apesar de ele a assinar; e o que há de diferente nos motivos que levaram à adjudicação, que, pelos vistos,

eram questões financeiras, mas já não se colocavam relativamente ao outro troço.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, já dei a resposta a essa questão, quando respondi à questão que me foi colocada pelo Sr. Deputado Hélder Amaral.

As condições financeiras do projeto Poceirão-Caia eram muito diferentes e, portanto, a componente de crédito comercial era reduzida, a maior parte eram fundos comunitários, eram empréstimos BEI a taxas extremamente reduzidas, com maturidades extremamente longas. E, como eu disse, Sr. Deputado, desaproveitar aquelas verbas era extremamente negativo do ponto de vista do interesse económico do País, para além de que, como eu disse também, Poceirão-Caia tinha a componente de mercadorias, que era fundamental para a valorização do nosso sistema portuário, do nosso sistema logístico, pelo que não ir para a frente com esse projeto teria, e vai ter seguramente, sérios problemas em termos de competitividade do nosso setor portuário.

Portanto, digamos que as razões são essas. Repito a resposta que dei ao Sr. Deputado Hélder Amaral relativamente a essa matéria. Há pouco mais a acrescentar.

As decisões de adjudicação... E, repare, o Sr. Deputado não pode querer, enfim... Francamente, acho que todos nós aqui somos pessoas crescidas, parto do princípio que somos pessoas responsáveis e não entendo essa insistência do Sr. Deputado em dizer que eu é que tomei uma decisão dessa natureza. O Sr. Deputado sabe, tão bem quanto eu, que há instâncias, em termos das decisões políticas do País: há Governo, há ministros, há Presidente da República e há Assembleia. E, neste caso, o projeto inclusive passou pela Assembleia República e foi aqui objeto de uma decisão.

Não consigo perceber por que é que o Sr. Deputado tem essa preocupação de dizer que eu é que assumo uma responsabilidade individual. Julgo que ninguém, em qualquer país do mundo, pode querer responsabilizar uma pessoa, quando existe um determinado quadro de funcionamento das nossas instituições democráticas, dizendo que se toma uma decisão dessa natureza. Portanto, há um processo, que é um processo normal, que é um processo legal, de tomada de decisão e de assunção de responsabilidades nesta matéria.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Portanto, o Sr. Professor não responde quanto à responsabilidade dos despachos, esconde-se aqui numa responsabilidade coletiva, que ainda não conseguimos identificar.

No entanto, o que está em causa, Sr. Professor, é que o senhor, enquanto Ministro, tomou duas decisões totalmente opostas e com os mesmos motivos: para uma, diz que não tem dinheiro face à conjuntura internacional; para a outra, não falta dinheiro e adjudica. Com isso fez com que se travasse um debate no Parlamento, no qual os Grupos Parlamentares do PSD e do CDS, na altura, lhe fizeram ver de forma clara que V. Ex.^a tinha acabado de adjudicar uma obra que era metade de uma obra ou, como a ex-Secretária de Estado Ana Paula Vitorino disse, «meio TGV». E que significava colocar 1 500 milhões de euros pendurados entre o Alentejo e a fronteira, sem qualquer fim útil, e que iriam começar a ser pagos face à sua disponibilidade, que era nenhuma. E isso é muito grave.

Portanto, é importante saber quem foi o responsável político por esta decisão. Temos dúvidas que tenha sido o Ministro da Justiça. Pensamos que terá sido o Ministro das Obras Públicas, ou seja, V. Ex.^a. Daí as nossas perguntas.

Evoluindo, queria questioná-lo, concretamente, quanto a três situações do acórdão do Tribunal de Contas.

Primeiro, diz o Tribunal de Contas, relativamente ao contrato que V. Ex.^a adjudicou, no que diz respeito ao financiamento: «Quanto aos encargos a satisfazer por conta de fundos comunitários, nada se refere em termos de garantia de financiamento. Quanto ao pagamento a efetuar pela REFER, conhece-se a grave situação financeira da mesma, a sua dificuldade de recurso ao crédito bancário, nada se prevendo quanto ao seu pagamento.»

Portanto, gostaria de colher o comentário de V. Ex.^a.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, relativamente a essa matéria, o que eu disse, e que lhe digo novamente, é que todas as objeções, todas as questões, todos os pedidos de esclarecimento do Tribunal de Contas foram e estavam a ser analisados sucessivamente para dar resposta a todas essas questões. Isso resulta, eventualmente, de leituras ou de falta de esclarecimento e a preocupação, na altura, foi a de prestar todos os esclarecimentos relativamente a essa matéria.

O que quero dizer ao Sr. Deputado é que essas questões foram colocadas num determinado momento, mas, essas e outras, foram sendo, sucessivamente, esclarecidas.

Quanto àquela ideia de que não há dinheiro ou há dinheiro, o que quero dizer ao Sr. Deputado é que não tem razão, porque, relativamente ao troço Poceirão-Caia, o dinheiro era claro e estava consagrado e, relativamente ao outro processo, o que nós queríamos era, precisamente, canalizar, digamos, era uma questão de afetação de verbas que, de outra maneira, poderiam ser perdidas e, portanto, a ideia era, precisamente,

otimizar a utilização das verbas que estavam disponíveis, que eram de financiamentos europeus, para esse projeto.

Sr. Deputado, volto a dizer que a adjudicação não é uma decisão minha. É uma decisão do Governo, que é sancionada pelas diferentes instituições intervenientes deste País e, portanto, insisto que não faz qualquer sentido o senhor querer vir dizer que a decisão é minha ou deixa de ser. Eu assumo na minha quota-parte responsabilidades, mas é uma decisão institucional, é uma decisão do poder legítimo estabelecido em Portugal ao nível de todas as suas instâncias.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Se me permite um comentário, devo dizer-lhe que, até agora, apenas fiz perguntas e as afirmações que fiz foi de leitura. Portanto, não fiz qualquer afirmação. O Sr. Professor tem evitado assumir responsabilidade.

Vou ler, Sr. Professor — e aconselho também vivamente que o faça mais tarde e com cuidado —, mais um extrato do acórdão do Tribunal de Contas que recusou o visto a este contrato. Diz o seguinte: «(...) os concorrentes (...), incluindo o que veio a ser o adjudicatário,...» — portanto, o concorrente a quem V. Ex.^a, enquanto Ministro, adjudicou o contrato ou alguém, que ainda não sabemos quem foi, mas que com certeza dirá mais tarde — «... apresentaram nas suas propostas finais um conjunto de condições não aceites pelo júri (...).» Assim, procedeu-se à adjudicação de uma proposta que devia «ter sido excluída». Está aqui, preto no branco, estou a ler. E, depois, diz que o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (penso que deveria ser o Sr. Professor), em despacho de 8 de novembro de 2010 (também coincide com o tempo em que estava em funções), abriu «um processo de reforma do procedimento (...), visando a

repetição da fase de negociação do concurso, a apresentação de novas propostas finais, a nova avaliação (...) e uma nova adjudicação (...)».

Portanto, V. Ex.^a assumiu uma nova adjudicação, novas propostas finais. Se não era o Ministro ou se V. Ex.^a dava a cara por outras pessoas, era conveniente esclarecermos isto. De qualquer modo, este é mais um extrato do acórdão do Tribunal de Contas do qual gostava de colher um comentário.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, eu não compreendo a insistência relativamente a mim, porque o processo de reforma do contrato foi decidido pelo Governo. Em resposta, houve uma decisão de retirar o processo do Tribunal de Contas, com vista a proceder a um cabal esclarecimento de todas as questões. O despacho de reforma foi assinado por mim e pelo Sr. Ministro das Finanças, na sequência de uma decisão governamental.

Sr. Deputado, o que foi feito nesse processo de reforma foi, precisamente, procurar ir ao encontro de todas as questões, de todas as objecções que tinham sido colocadas pelo Tribunal de Contas.

Quero dizer também, Sr. Deputado, que a decisão da adjudicação inicial resultou precisamente do relatório que foi feito pelo júri, que concluiu pela adjudicação, e foi objeto de discussão e de aprovação no Governo, após análise nos ministérios respetivos.

Portanto, Sr. Deputado, não entendo, mais uma vez, essa sua preocupação de procurar dizer que eu é que fui responsável por isto, por aquilo ou por aqueloutro. O Sr. Deputado está a esquecer que existem processos e procedimentos legais e exigidos para que decisões desta natureza sejam tomadas.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Por último, Sr. Presidente — o restante tempo seria utilizado pelo meu colega Duarte Marques —, vou colocar uma última questão.

Sr. Professor, li extratos do acórdão do Tribunal de Contas que lhe aconselho vivamente a ler, porque estas acusações constam deste documento e são expressamente dirigidas ao Sr. Ministro da altura, que era V. Ex.^a.

Os documentos que temos à nossa frente são despachos assinados pelo senhor e, quando muito, pelo Ministro das Finanças. Portanto não há aqui...

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Quando muito ou são?

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — V. Ex.^a saberá!

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Eu estou a perguntar ao Sr. Deputado! Os despachos são assinados por quem?

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — É altura de lhe chamar a atenção de que estamos numa Comissão de Inquérito e que cabe ao Sr. Professor dar as respostas.

Pode, então, finalmente, dizer de quem foi a responsabilidade dos despachos?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Eu não tenho nada a acrescentar relativamente ao que disse anteriormente, Sr. Deputado.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Concluindo, Sr. Professor, vou colocar-lhe uma última questão da máxima gravidade.

V. Ex.^a acabou de dizer que tinha duas propostas de adjudicação do júri: uma, decidiu não adjudicar, que foi o troço Lisboa-Poceirão; a segunda decidiu adjudicar, o troço Poceirão-Caia. Com isso...

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — No Lisboa-Poceirão não havia nenhuma proposta de adjudicação.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Portanto, V. Ex.^a fez um despacho conjunto com o Ministro das Finanças de não adjudicação desse concurso?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — A anulação do concurso!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Decidiu não adjudicar o concurso internacional?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Foi uma decisão, que agora não tenho presente, mas foi de anulação do concurso.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Eu vou-lhe ler: «Não adjudicar o concurso público internacional». Estou a ler o Despacho n.º 14505/2010, Sr. Professor.

Evoluindo, acontece que V. Ex.^a teve o cuidado — ou alguém no Governo, não sabemos — de fazer incluir a cláusula 102.3 no contrato de concessão. Diz o Tribunal de Contas que para a eventualidade de recusa do

visto, a referida cláusula contratual prevê a concessão de outros custos que a lei, claramente, não abrange.

Houve aqui um cuidado, Sr. Professor. Gostávamos de saber se esta cláusula, que o Tribunal de Contas diz que é ilegal, foi V. Ex.^a que a sugeriu ou se foi alguém em concreto. É que, neste momento, estamos a discutir uma eventual indemnização à concessionária, que poderá ir de 30 a 300 milhões, sendo que qualquer um dos números é bastante elevado, apenas porque V. Ex.^a adotou um critério de adjudicação para metade da linha e outro critério para a outra linha.

É o último esclarecimento que lhe peço. Muito obrigado.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, o que quero dizer é que todas essas decisões são tomadas com base em pareceres técnicos, em pareceres jurídicos e são devidamente fundamentadas. Portanto, não há nenhuma decisão dessa natureza que seja fruto de uma decisão individual minha ou de quem quer que seja. Há pareceres técnicos e jurídicos relativamente às decisões que são tomadas e esses pareceres técnicos e esses pareceres jurídicos foram tidos em consideração nas decisões que foram tomadas a todos os níveis, Sr. Deputado. É isso que tenho a dizer relativamente a essa matéria.

Portanto, julgo que não faz qualquer sentido o que o Sr. Deputado está a dizer. Houve essa preocupação. Aliás, como eu disse, toda a parte técnica e jurídica foi trabalhada na Rede Ferroviária de Alta Velocidade (RAVE) e na REFER e, portanto, todas as decisões foram tomadas com base nesses pareceres.

O Sr. **Presidente**: — Eu sei que o Sr. Deputado Duarte Filipe Marques quer intervir, mas só dispõe de 5 segundos. Sugeria-lhe que

ficasse inscrito para a segunda ronda. Só o PS é que ainda não interveio na primeira ronda e, portanto, o Sr. Deputado, querendo, fica já inscrito para a segunda ronda.

Vamos passar ao Partido Socialista. Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, quero cumprimentar, naturalmente, o Sr. Prof. António Mendonça e começar por lhe perguntar se tem noção ou se nos pode dizer quanto o País perdeu em fundos comunitários pela não execução deste projeto.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Numa visão por alto, julgo que deve andar perto... Se bem me lembro, os fundos das redes transeuropeias de transportes andavam na casa dos 500 milhões ou perto disso, mais fundos comunitários... Relativamente ao troço Poceirão-Caia, julgo foram perdidos cerca dos 1200 milhões.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Foram 1200 milhões que voltaram para trás?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sim. A parte que diz respeito às redes transeuropeias de transportes não poderá ser, seguramente, utilizada para outros projetos; aquilo diz respeito às verbas do fundo de coesão, que estavam no âmbito do QREN, não lhe sei dizer o que se passou entretanto, se foi ou não foi. Tenho dúvidas que seja possível serem mobilizadas para outros projetos em tempo oportuno.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Em termos de postos de trabalho diretos e indiretos, quantos se perderam?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — No que diz respeito a diretos, indiretos e induzidos, apontava, na altura, para impactos imediatos na casa dos 40 000 a 50 000 empregos diretos e indiretos que poderiam estar associados à execução do projeto.

Como eu disse, Sr. Deputado, mais uma vez estou a citar números de memória, mas esses dados constam em todos os estudos que foram feitos. Aliás, no documento que enviei a esta Comissão, estão lá, claramente expressos os números e impactos económicos e financeiros associados a este projeto.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Este projeto, para além do mais, induzia também investimento privado?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Quer dar-nos uma nota, ainda que por alto, sobre o efeito indutor que foi perdido?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, já tive oportunidade de dizer, na minha intervenção, que havia impactos diretos, que tinham a ver com as empresas que estavam diretamente empenhadas no projeto...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas estimável, em milhões de euros, quanto?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Não tenho, neste momento, possibilidade de ter certeza, mas posso dizer que são muitas centenas de milhões de euros, sucessivamente, que estão associados à perda de investimento direto, indireto e induzido deste projeto. E dependeria também muito de toda a dinamização que conseguíssemos fazer em torno do projeto. Como lhe disse, havia várias iniciativas tendentes a mobilizar as empresas nacionais para aproveitar todo este projeto, quer de uma forma direta quer de uma forma indireta também e de uma forma induzida.

Em certo sentido, até é incalculável, Sr. Deputado, porque, repare, um projeto desta natureza também estava articulado com o próprio desenvolvimento do novo aeroporto, da travessia do Tejo. É que havia uma estratégia, Sr. Deputado — e que se perdeu, de certa maneira —, porque havia, na altura, uma coerência estratégica relativamente a todos os projetos e infraestruturas que estavam em cima da mesa: havia um projeto de desenvolvimento do setor aeroportuário, havia um projeto de desenvolvimento do setor ferroviário, havia um projeto de desenvolvimento logístico, havia um projeto de desenvolvimento do setor portuário, e em tudo isso havia uma componente integrada.

O objetivo era não apenas potenciar toda a região, em particular a cidade de Lisboa, mas potenciar o próprio País. Essa coerência estratégica dos investimentos que estavam previstos no âmbito das infraestruturas perdeu-se. Aliás, quando nós olhamos agora para as dúvidas, para as questões que se colocam em torno da privatização da ANA ou da privatização da TAP, posso dizer que parte significativa dos ganhos que poderiam ser adquiridos relativamente a esses projetos se perde pelo facto de, neste momento, não haver qualquer coerência estratégica de conjunto. E essa coerência estratégica havia naquele momento.

Portanto, o que posso dizer é que, perdendo essa coerência estratégica, são muitos milhões que podem, de facto, estar associados à não realização de um projeto desta natureza.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Para além dessas perdas, umas mais facilmente contabilizáveis e outras menos facilmente contabilizáveis, há também alguma perda da indústria nacional propriamente dita por deixar de participar no projeto? Havia uma fortíssima componente de participação da indústria nacional neste projeto?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — De acordo com os estudos que foram efetuados, designadamente, creio que, neste caso, foram por uma universidade de Lisboa, o ISCTE, a incorporação nacional podia ir entre 80% a 85%.

No entanto, Sr. Deputado, mais uma vez, volto ao tema da reindustrialização de que hoje se fala. O que é a reindustrialização? Julgo que um projeto desta natureza tinha um potencial de reindustrialização do País extremamente significativo, na medida em que era possível mobilizar empresas, repare, a construir não apenas para a fase de investimento em construção propriamente dito, mas para a própria manutenção, para o próprio fornecimento de sistemas de comunicações, de controle, enfim, de todos os sistemas. Era possível mobilizar projetos nacionais e articula-los em torno disto.

E até, repare, a experiência que poderia resultar da construção de um projeto, que é um projeto tecnologicamente avançado, poderia ser importante para as próprias empresas para adquirirem não apenas conhecimentos de gestão, mas também conhecimentos tecnológicos que lhes permitiam posicionar-se em termos internacionais.

Como sabem, as empresas portuguesas estão também posicionadas, penso, noutros projetos de Alta Velocidade, até perto de nós, em Marrocos — eu próprio tive oportunidade de ir a Marrocos, que tem um projeto de desenvolvimento de Alta Velocidade extremamente importante, e há empresas nacionais que estão mobilizadas para isso — e também no Brasil. E repare que toda a experiência que as empresas pudessem ter aqui podia ser extremamente útil do ponto de vista da internacionalização, do ponto de vista da mobilização de quadros técnicos. Criava-se um dinamismo que permitiria abrir um salto tecnológico, um salto de modernização da nossa estrutura económica e empresarial que seria extremamente benéfico para as empresas.

Portanto, as externalidades que estavam associadas ao projeto eram imensas, dependendo, obviamente, de todas as políticas de enquadramento e de estímulo que fossem tomadas precisamente para potenciar o projeto, que, como eu disse, à partida, poderia ter entre 80% a 85%. Há pouco, referi que eu próprio e o meu colega da Ciência e Tecnologia estávamos a tomar iniciativas no sentido de favorecer o aproveitamento até de processos de investigação a nível das empresas portuguesas para serem mobilizados e potenciados em torno de um projeto desta natureza, que não tinha só, como eu disse, a linha Lisboa-Poçoirão, tinha também as outras linhas e a parte aeroportuária e o próprio desenvolvimento de logística. Portanto, havia aqui todo um *cluster* novo que poderia ser utilizado no sentido de dinamização do tecido produtivo português.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Posso, então, Sr. Professor, concluir que o País mandou às urtigas 1200 milhões de euros de fundos comunitários, entre 40 000 a 50 000 postos de trabalho diretos e indiretos, desperdiçou uma incorporação de cerca de 80% a 85% de indústria

nacional em todo este processo, desperdiçou um claríssimo aumento do PIB que resultaria da execução deste projeto.

A propósito disso, Sr. Professor, queria felicitá-lo, porque, no quadro do exercício das funções de Ministro das Obras Públicas se preocupou, de facto, com a reindustrialização do País, se preocupou, de facto, com o acréscimo económico. Provavelmente, desconsiderou a função de caixeiro-viajante, de andar a vender pelo Brasil, às postas, algumas empresas públicas portuguesas, mas do nosso ponto de vista fez aquilo que deveria ter sido feito.

Nesse sentido, gostava, Sr. Professor, de lhe perguntar o seguinte: sabe se, apesar desta impertinente recusa da atual maioria relativamente a este projeto, há ainda, no seio da União Europeia, a ideia de não desistir da extensão a Portugal desta importantíssima rede de Alta Velocidade?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, partilho inteiramente das conclusões que tirou e com base em estudos, que são estudos que considero credíveis, de instituições universitárias e de economistas com bastante credibilidade no nosso País. Portanto, atrever-me-ia a dizer que tudo o que disse peca por defeito e não por excesso. Acho que as perdas estão muito para além daquilo que nós podíamos contabilizar na altura, porque, repare, estas coisas não são inteiramente simétricas e aquilo que se ganha numa situação normal, de cruzeiro, não é exatamente aquilo que se ganha numa situação de crise económica, como o País está a atravessar, e também quando se trata de retirar tudo aquilo que estava previsto, provavelmente os efeitos serão ainda maiores.

Portanto, quando olhamos para o que se passa com a economia portuguesa no último ano e meio, julgo que, provavelmente, teria muito mais sentido estarmos aqui a discutir em que medida é que a não realização

de um projeto desta natureza terá contribuído para o agravar das condições económicas do País neste momento. Acho que talvez tivesse mais sentido responsabilizar pela não concretização deste projeto parte daquilo que está a acontecer no País, neste momento. Acho que é importante ter isso em consideração.

Quanto ao que se passa em termos europeus, corro o risco de não estar a dizer exatamente aquilo que se está a passar, mas as informações que tenho é de que o projeto de Alta Velocidade continua a ser apresentado por Portugal às instâncias europeias para financiamento.

Aliás, penso que até retirar o projeto de Alta Velocidade, para o próximo de quadro financiamento pode ter consequências negativas em termos da mobilização de fundos estruturais, que podem ser canalizados para outro lado onde esses projetos estão a ser desenvolvidos.

Portanto, eu julgo que continua, mas não lhe sei dizer em que termos. Sr. Deputado, neste momento, não tenho informações que me digam, exatamente, quais são os termos em que os projetos se...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O senhor não me está a dizer que o Governo tem um discurso para dentro e uma atuação para fora radicalmente diferente?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, não estou a dizer isso, que tem uma atuação para dentro e uma atuação para fora. Eu não acompanhei estas coisas todas. Acima de tudo, sou professor, sou académico e, portanto, exerci as minhas funções governamentais e a página está virada, parto para outras. Não tenho o prazer mórbido de andar acompanhar o que está a ser feito em todos os domínios. Quando é necessário, volto à carga — aliás, para ter até a possibilidade e o prazer de

estar com os Srs. Deputados a discutir estas matérias — e procuro minimamente atualizar-me relativamente aquilo que terão sido desenvolvimentos posteriores. Mas relativamente a essa matéria conheço pouco mais daquilo que vem na comunicação social, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Professor, gostava de lhe dizer que, a mim, não me admiraria nada que o Governo andasse a fazer um discurso para dentro e tivesse uma atuação para fora, tanto mais que — e veremos nas suas respostas a seguir — me parece que há aqui até alguma ambivalência de alguns dos membros do Governo.

Por falar em ambivalência, gostava de lhe colocar uma pergunta. É que também aqui, pelo teor das perguntas, pelo sentido das questões que lhe foram colocadas, supostamente há, da parte dos partidos da maioria, do PSD e do CDS, a ideia de que este era um processo cheio de erros, um processo cheio de defeitos. O Sr. Professor, na altura Ministro, acompanhou diretamente as negociações com o adjudicatário final?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Não, Sr. Deputado.

Como sabe, havia uma Secretaria de Estado dos Transportes...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Professor, estou a fazer-lhe esta pergunta, porque ela tem um segundo objetivo. Eu gostava de saber quem foram intervenientes principais, os representantes principais que, do lado do adjudicatário, intervieram na formação do contrato, nas negociações e em todo o processo.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Todo o processo foi conduzido no âmbito da RAVE/REFER. Como sabe, havia ainda quadros técnicos

associados a isso e havia também intervenientes importantes nesse âmbito. Como sabe, a Caixa Geral de Depósitos foi o banco fundamental de financiamento de todo esse projeto, através da Caixa...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A componente financeira é uma componente central nesta parceria público-privada?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sim. Todas as discussões e a própria reforma do contrato para ir ao encontro daquilo que eram os esclarecimentos do Tribunal de Contas foram feitos a esse nível. Portanto, houve vários intervenientes. Sr. Deputado, eu não acompanhei e não tive encontros diretos com...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Professor, há aqui uma coisa que é decisiva: de acordo com o CDS e o PSD, este é um contrato cheio de defeitos, cheio de erros. E eu gostava de saber, para além das responsabilidades que, eventualmente, um contrato cheio de defeitos tem do lado de quem o assina por parte do Governo, quem eram os interlocutores do lado dos privados que estavam a assiná-lo?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sim. Quer dizer, da parte dos privados...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estou a pedir-lhe nomes até, Sr. Professor, se pudesse dar.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, não lhe posso dar nomes. Há vários intervenientes. Tinha a ver com os responsáveis das

empresas e do consórcio, que lideravam as negociações, os líderes da altura, da Soares da Costa, da Brisa, etc....

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Professor, o atual Secretário de Estado, Dr. Sérgio Monteiro, era um interveniente principal nesse contrato?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Quanto ao Dr. Sérgio Monteiro, eu nunca tive contatos com ele, nunca tive a oportunidade de me encontrar com ele, mas pelas informações que tenho, enfim, dos assessores do próprio Secretário de Estado, foi uma pessoa extremamente interveniente no...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Nesse tal contrato cheio de defeitos!

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Exatamente. E, portanto, segundo as informações que tenho, foi uma pessoa que teve um comportamento extremamente construtivo e correto na definição do próprio contrato. Designadamente, em toda a parte financeira, julgo que o atual Secretário de Estado teve um papel muito importante. E, como eu disse...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O papel dele era mobilizador, indutor da vontade de as partes chegarem a um acordo final ou era um papel censor dos defeitos todos que aqui foram apontados ao contrato?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Como disse, eu não participei na parte técnica, nas negociações técnicas disso. Mas...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Tem relatos?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — ... foi uma pessoa que criou condições para que se chegasse a bom porto. Como sabe, a conjuntura da época não era propriamente a mais favorável e, portanto, as informações que tenho é de que o atual Secretário de Estado, na sua condição de financiador, representante de uma instituição financiadora principal, teve um papel construtivo e bastante positivo na definição dos termos contratuais.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Professor, essa conclusão é, evidentemente, importante em todo este processo.

Como explica — se é que pode explicar, porque o Sr. Professor aqui já não tem uma intervenção direta, mas pode comentar — que o responsável imediato do Governo que atualmente aprecia a execução ou a inexecução de obras, com o impacto que já concluímos que esta poderia ter tido se tivesse vindo a ser executada, tenha hoje, se permita ter, ou faça de conta que tem uma postura de total ausência face a um contrato que ele, do lado dos privados, mobilizou de uma forma tão determinante?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Eu julgo que essa questão deve ser colocada ao atual Secretário de Estado. Não é a mim que me compete estar a fazer juízos de valor relativamente ao papel que ele teve em todo este processo.

Como lhe disse, nunca contactei com o atual Secretário de Estado, nem antes nem depois, pessoalmente não o conhecia, mas pelas informações que me foram dadas pelos colaboradores teve um papel bastante importante na definição dos termos contratuais, particularmente na vertente financeira. Portanto, é isso que eu posso dizer.

Para além disso, como referi, eu não estive nas reuniões técnicas de preparação e, portanto, não posso dizer mais do que isso. O que lhe posso dizer é por informações que me foram dadas relativamente ao papel, que é um papel positivo e um papel correto, de acordo com todas as informações, do Secretário de Estado na definição dos termos contratuais.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É evidente que, para ser positivo nuns dias, tem que ser negativo nos outros, porque, defendendo sempre a mesma coisa, não se pode ter razão há três anos e, mantendo a posição exatamente contrária, continuar a ter razão hoje.

Portanto, o Sr. Secretário de Estado, que tão diligente foi na qualidade de financiador e banqueiro na formação deste contrato, hoje em dia é omissivo, é ausente, faz de conta que nada se passa e, diria em linguagem mais corrente, assobia aos pardais relativamente àquela que devia ter sido uma intervenção fundamental em termos de promoção da economia nacional.

Sr. Professor, como o tempo já vai longo e já só tenho cerca de 1 minuto, gostava de fazer uma outra pergunta.

Este processo que o Sr. Professor herdou na qualidade de Ministro já só tinha duas linhas. Este processo, a que o PSD e o CDS chamam megalómano, mitómano, já só tinha a ligação Lisboa-Poçoirão-Caia e a ligação Lisboa-Porto-Vigo. Este projeto ou este programa sucede a um outro do Governo Durão Barroso/Paulo Portas — que imediatamente antecedeu não o seu, mas o Governo do Eng.º José Sócrates, que antecedeu aquele a que V. Ex.^a pertenceu — que, numa célebre cimeira da Figueira da Foz, definiu (os partidos que integravam esse Governo e que chamam a esta proposta mitómana e megalómana) uma rede de cinco linhas.

É verdade isto? Que comentário lhe merece essa evolução da posição do PSD e do CDS relativamente a este tema?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, como tive oportunidade também de dizer, o projeto de Alta Velocidade está integrado nas redes transeuropeias de transportes a nível europeu e é um projeto transversal às forças políticas com responsabilidades governativas, e as responsabilidades e as decisões foram sendo assumidas sucessivamente.

Julgo que a versão atual, que aponta para as linhas Lisboa-Madrid, Lisboa-Porto, Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca e, depois, a do sul, Faro-Huelva — creio que é isso que está previsto —, foi definida até num Governo que não tem a ver com o Partido Socialista, julgo que foi definida por um Governo de coligação, acho que era o do Dr. Durão Barroso.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu situo-o: foi na cimeira da Figueira da Foz.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Na cimeira da Figueira da Foz.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Executada pelo Governo liderado pelo Dr. Durão Barroso e do qual o Dr. Paulo Portas era Ministro.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Mais: grande parte dos trabalhos técnicos e económicos foram feitos em governos com essas cores políticas. Prosseguiram, evidentemente, depois, por governos do Partido Socialista, mas parte substancial de todo o projeto e de todas as decisões estavam definidas anteriormente. Portanto, aquilo que os governos do Partido Socialista fizeram foi dar sequência, e acho que é normal.

Aliás, Sr. Deputado, o que normalmente o País tem falta é de coerência estratégica, andamos sempre a mudar. Qualquer coisa, em Portugal, para se fazer... Eu lembro-me que inaugurei a ligação do porto de Aveiro à linha do Norte, que demorou 20 anos, ou seja, entre alguém pensar nisso e a sua concretização efetiva foram 20 anos. Quando olhamos para o que se passa com o Aeroporto de Lisboa, acho que é risível em termos internacionais. Andamos há quase 50 anos a discutir se o Aeroporto de Lisboa é no norte, se é no sul, se é no este, se é no oeste, e não se toma rigorosamente qualquer decisão e repetem-se os estudos. Aliás, aquilo que se passou depois da decisão de não avançar para a construção do novo aeroporto, novamente Lisboa mais um, etc., acho que para as empresas que fizeram os estudos é ótimo, basta fazer um *print* dos estudos que já têm feitos, atualizar a data e podem, novamente, produzir os resultados sobre as opções que se colocam nessa matéria.

Um dos problemas fundamentais, quando nós olhamos — e eu acho que sou daqueles que também gosta de dizer... Enfim, Sr. Deputado, eu estive no Governo menos de dois anos, foi pouco mais de um ano, seis meses dos quais já praticamente em gestão corrente. E, portanto, a minha vida é uma vida de economista...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não teve tempo para andar pelo Brasil a vender empresas portuguesas?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Não, nem sei se era propriamente essa a minha vocação, Sr. Deputado.

De qualquer forma, quero dizer-lhe o seguinte: sou daqueles que tem e, apesar de tudo, se pode reivindicar de algum conhecimento sobre a evolução da economia portuguesa, e um dos fatores principais de

estrangulamento é a ausência de coerência estratégica. Nós andamos sempre a mudar e cada um que chega acha que tem as melhores ideias relativamente aos projetos que estão em curso. Acho que isso é péssimo, porque deve haver, da parte do Estado, suficiente capacidade de análise e de levantamento estratégico...

Quando eu ia a Espanha e me encontrava com o meu homólogo espanhol, ele geralmente estava acompanhado pelo secretário-geral do ministério, que era uma pessoa que tinha o histórico de todos os projetos que existiam, etc. Aqui, em Portugal, neste momento, muitas vezes, isto é extremamente difícil de encontrar. Há uma perda de capacidade da máquina administrativa, que a própria instância política não aproveita suficientemente.

Os projetos, que são projetos de interesse do País, têm de ser transversais às forças políticas. Devem ser concretizados em função das condições, mas pelos governos, independentemente das cores políticas. Se são projetos que interessam ao País, não podem ter cor política. Pelo menos essa, Sr. Deputado, é a minha posição. Aquilo que é importante para o País não tem cor política e, portanto, deve ser prosseguido de acordo com as condições, pelos diferentes governos, independentemente das forças políticas.

Acho que há uma grande perda, há uma grande incapacidade de definição estratégica. E o que se passa com a Alta Velocidade é precisamente isto, ou seja, há permanentemente uma rotura estratégica e acho que isso tira credibilidade. Para já, gera ineficiência e gera prejuízos brutais, mas julgo que, do ponto de vista do País relativamente ao exterior, também há aqui uma perda de credibilidade que importa assinalar.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estamos em total sintonia, Sr. Professor. É, de facto, a nossa idiossincrasia errática que faz com que saltemos de posições absolutamente definitivas relativamente à desistência de projetos para posições de exaltação desses mesmos projetos.

Para terminar, só queria fazer um exercício consigo, percebendo esta nossa idiossincrasia errática. Tomando como verdadeiro, que não é, mas tomando como boa a interpretação que o PSD e o CDS fazem sobre este investimento, que adjetivaram de megalómano e mitómano, e sabendo nós que ele só tem estas duas linhas, que adjetivação utilizaríamos para qualificar um investimento, na exata natureza, que é o dobro ou triplo daquele a que o PSD e o CDS consideram mitómano?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Está a referir o dobro ou o triplo... Está a referir-se às cinco linhas?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estou a referir-me às cinco linhas. Partindo do pressuposto que não é verdadeiro que este é megalómano, o que seria o outro?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, é evidente que, se este é megalómano, o outro seria supermegalómano.

O que está é um projeto de natureza geral e que deve ser concretizado em função da avaliação que o País faz dos seus interesses em cada momento, das disponibilidades financeiras e da hierarquia de prioridades que estabelece. Aliás, no Governo a que tive a honra de pertencer, houve a preocupação de ajustar precisamente aquilo que era o projeto às condições concretas do País e aproveitar aquilo que, do ponto de vista do Governo, melhor servia os interesses do País naquela conjuntura.

Portanto, continuo convencido que a ligação Lisboa-Madrid, naquela conjuntura, mas também se queremos preparar o País para a recuperação económica — que mais tarde ou mais cedo acabará por acontecer... Apesar de eu ser um otimista, tenho dificuldade em ser otimista na atual conjuntura. Mas é precisamente nos momentos de crise, nos momentos de dificuldades, que temos de ter o espírito estratégico mais aguçado e devemos apostar. Eu não entendo, mais uma vez voltando à questão do projeto de industrialização, de desenvolvimento e crescimento económico, como é possível ter um projeto só em palavras. De facto, é preciso ter projetos concretos e acho que uma das coisas que está a faltar, por exemplo, neste Governo é uma seleção efetiva de projetos que, neste momento, podem constituir um fator de alavancagem da própria economia e estimular à sua volta maior dinamismo económico, aliás, à semelhança do que está a ocorrer noutros países e que a própria Europa, a própria União Europeia, seguramente vai ter de considerar para, de uma forma conjunta, sairmos da crise.

O Sr. **Presidente**: — Ora bem, para a segunda ronda, temos as inscrições dos Srs. Deputados Duarte Filipe Marques, Hélder Amaral, Fernando Serrasqueiro e Emídio Guerreiro.

O Sr. Deputado Hélder Amaral está a pedir a palavra para fazer a distribuição de um documento?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, é uma interpelação para pedir a distribuição do Despacho n.º 14505/2010 (presumo que os colegas não tenham), que é a anulação do troço Lisboa-Poçoirão e que tem toda a argumentação que o Governo na altura aduziu e responde por que é que nós consideramos que o projeto era megalómano.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, presumo que essa distribuição não prejudique a sua intervenção na segunda ronda. E presumo também que esse documento conste do vastíssimo acervo que esta Comissão já dispõe, mas, em todo o caso, fica a disponibilização facultada por V. Ex.^a.

Tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Filipe Marques.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Professor, muito obrigado por estar aqui hoje connosco.

Sei que o Sr. Professor é professor no ISEG e tem a responsabilidade do mestrado de Assuntos Europeus.

Gostava de lhe colocar uma questão. Há pouco, proferiu algumas respostas que não são reais sobre os custos e a perda de financiamento para Portugal pelo cancelamento do projeto. Gostava de lhe dizer que o valor das redes transeuropeias, que é só para estudos, numa resposta da Comissão Europeia a um Eurodeputado do PSD foi dito que essa verba é a única que se perde, mas os estudos estão feitos e ficam feitos. Tudo o resto é fundo de coesão. E, como o Sr. Professor sabe, e se não sabe deveria saber, o seu próprio Governo e outros governos anteriores e outros governos posteriores sempre renegociaram fundos de coesão. Por isso, os fundos de coesão são sempre renegociáveis e não houve uma perda de 1000 milhões, como dizia há bocado o Sr. Deputado Manuel Seabra, até porque essa verba nunca chegou aos 1000 milhões, era de 995 milhões de euros.

Sr. Professor, pergunto-lhe o seguinte: acha que o troço Poceirão-Caia, isoladamente considerado, é sustentável? É que faz-me lembrar, claramente, aquela pessoa que vende a televisão para comprar o gravador ou para comprar o vídeo. Voltaria a tomar essa decisão?

Há pouco, falava-se da responsabilidade da adjudicação. Se a resposta viesse do ex-Ministro da Saúde ou da Educação eu perceberia, mas, de facto, quem propôs o despacho? Foi o Ministro da Educação? Foi o Ministro da Saúde? Foi o Sr. Ministro do Ambiente? Ou foi o Sr. Ministro das Obras Públicas? Ou foi o Primeiro-Ministro? Ou terá sido algum Secretário de Estado?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, a decisão relativamente a essa matéria é uma decisão do Governo. Não é uma decisão individual, é uma decisão do Governo tendo em conta e ponderando as alternativas e aquilo que é o interesse do País.

Sr. Deputado, quero dizer-lhe (já há pouco o disse aqui) que o projeto era para continuar. A intenção do Governo era continuar com o projeto. Além do mais, a questão do troço Poceirão-Caia era importante, precisamente, no que diz respeito à componente de mercadorias. Portanto, a não realização do troço Poceirão-Caia teria implicações muito sérias — como terá e vai ter — em termos da competitividade dos portos portugueses.

Nesse sentido, foi uma análise ponderada das condições, dos custos e dos benefícios das decisões que levou a essa opção.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Eu insisto na pergunta, e sugiro que aproveite este espaço para esclarecer as pessoas, porque há vários inquéritos a decorrer, e esta é uma Comissão de Inquérito. Quem propôs o despacho?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, como eu disse, é uma decisão coletiva, é uma decisão do Governo e que é assumida pelas

peçoas nas suas diferentes responsabilidades. Portanto, resulta da análise das condições objetivas do momento. É, portanto, uma decisão coletiva, Sr. Deputado. Não lhe sei dizer quem faz a proposta, se é este, se é aquele, se é aqueloutro. Resulta de uma análise objetiva e de uma decisão coletiva. É o Governo, como um todo, que assume a responsabilidade disso.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Pode afirmar que não foi o Sr. Professor, enquanto Ministro, que propôs esse despacho? Pode dizê-lo aqui?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, eu, enquanto membro do Governo, tenho naturalmente a responsabilidade, que é uma responsabilidade coletiva do Governo.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Recordo que está a responder a uma Comissão de Inquérito, e volto a perguntar: não foi o Sr. Professor, enquanto Ministro da tutela, que propôs aquele despacho?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, julgo que, no que diz respeito ao funcionamento do Governo, é do mais elementar bom senso... Enfim, as decisões são decisões que são tomadas e o que se passa lá dentro, Sr. Deputado, eu não tenho que... Relativamente a essa matéria, eu assumo as responsabilidades que me são inerentes e mais nada para além disso.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Professor, recordo que esta decisão foi tomada dois dias antes do anúncio de mais medidas de austeridade pelo Sr. Primeiro-Ministro. Como académico, recomendaria

aos seus alunos que assinassem dois dias antes de medidas destas um contrato de 30 anos para fazer uma parte do TGV?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, eu não sei se o Sr. Deputado... *(por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o fim da frase do orador)*.

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

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Nota-se, porque medidas de austeridade... Por aquilo que o Sr. Deputado está a dizer, se calhar, se nós não fizéssemos nada, nenhuma despesa, o País estava ótimo. De acordo com o que o Sr. Deputado está a dizer, se nós não fizéssemos nenhuma despesa, o País estava ótimo.

É obrigação, juntamente com aquilo que se considera as medidas de austeridade... E é óbvio que na situação presente e na situação que estávamos a atravessar temos de encarar a austeridade. Mas atenção: nós temos de ser seletivos, temos de ser mais exigentes relativamente à despesa e ao modo como ela é efetuada. E, portanto, se uma despesa, que nós consideramos que é uma despesa que tem um carácter reprodutivo, permite gerar emprego, permite gerar dinamismo económico e permite no seu desenvolvimento gerar um retorno económico que nós consideramos importante, é obrigação de um Governo considerar esses aspetos.

Aliás, se o Sr. Deputado tiver oportunidade de ler os últimos relatórios, os *Outlook* quer do Fundo Monetário Internacional, quer da OCDE, quer da própria Comissão Europeia, quer do próprio Banco Central Europeu — portanto, não sou eu que digo, são as instâncias internacionais —, lerá com certeza que um dos grandes problemas da situação atual é a

conjugação ao mesmo tempo das políticas de austeridade, que correm o risco de serem extremamente recessivas e de mergulhar não apenas os países, mas a Europa no seu conjunto numa recessão de dimensões incomensuráveis.

Portanto, Sr. Deputado, isto para lhe dizer que não há nenhuma contradição entre avançar com um projeto, com um investimento que se considera que pode ter um impacto positivo em termos de crescimento e em termos de emprego juntamente com medidas de austeridade, que têm a ver com a exigência, e com a seletividade daquilo que se deve fazer.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Professor, sei que é economista, mas pelos vistos também parece jurista. Para professor de Assuntos Europeus comete alguns erros graves, tendo essa responsabilidade.

Gostava de lhe perguntar uma coisa: sabia ou não sabia que o Sr. Primeiro-Ministro ia assumir, ia apresentar medidas de austeridade dois dias depois? Sabia ou não sabia?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Se eu sabia? O Sr. Deputado sabe que...

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Não qualifique as perguntas! Responda à pergunta que lhe estou a colocar, que é para isso que foi chamado.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Naturalmente, como membro do Governo, estou solidário e estou conhecedor daquilo que são as decisões

fundamentais, em matéria de decisões políticas, em matéria de políticas económicas, Sr. Deputado!

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Mas, pergunto-lhe: sabia ou não sabia destas medidas?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, o que lhe acabei de dizer foi que, como membro do Governo, estou solidário e conhecedor daquilo que é, em cada momento, a atuação do Governo.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Então, posso aferir da sua resposta que o Sr. Professor, quando era Ministro da tutela, apesar de saber a situação grave em que o País estava e as medidas de austeridade que aí vinham, tomou uma decisão e propôs o despacho que levou à adjudicação desta obra; apesar de saber as condições em que o País estava, apesar de saber que passados dois dias o Governo ia aprovar medidas de austeridade muito duras para os portugueses e para o próprio Estado, na mesma medida, acabou por levar adiante esse mesmo contrato. No fundo, foi uma decisão consciente, porque, apesar das dificuldades que o País atravessava e que agora voltou a atravessar, tomou essa decisão.

Quer isso dizer que hoje em dia tomaria, nas mesmas condições, a mesma decisão e, sobretudo na fase que o País vive e que atravessa, essa decisão seria, ainda hoje, uma decisão aceitável? É esta a pergunta que lhe coloco, como professor de Economia e também como ex-Ministro da tutela.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, são as suas opiniões. O Sr. Deputado está a fazer juízos de valor.

Aquilo que acabei de dizer, relativamente à minha intervenção...

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Não! Exatamente, Sr. Deputado. O que eu lhe disse foi que...

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Não, não, Sr. Deputado. O que está a dizer... O senhor não ouviu. O senhor não é obrigado a ouvir a minha resposta, mas aquilo que eu lhe disse é que nós temos de ser exigentes, temos de ser seletivos, mas temos de conciliar as medidas que são necessárias de austeridade com medidas que estimulem a economia. Portanto, não há contradição absolutamente nenhuma.

Sr. Deputado, não tem nenhum sentido. O que lhe posso dizer é que a não decisão do projeto teve consequências extremamente negativas. Basta olhar para a evolução da economia, Sr. Deputado! Quem é responsável por o desemprego de ter passado de 12% para 16,3%? Quem é responsável por haver mais de 300 000? Quem é responsável pelas receitas fiscais não baterem certo com aquilo que eram as previsões? Quem é responsável pela quebra da economia em 5%? Naturalmente que os economistas terão as suas razões, mas também terão, seguramente, responsabilidades nessa matéria decisões políticas e económicas que são erradas, que foram erradas e que foram desajustadas. E isto verifica-se quer no plano interno quer no plano internacional, Sr. Deputado.

Portanto, posso dizer que, se fizermos um balanço da política económica seguida pelo Governo neste ano e meio que já leva de funções, tem componentes que são extremamente prejudiciais e que levaram o País para a situação em que nos encontramos: a situação de excesso de austeridade, aquela tentativa de ir para além daquilo que eram exigências da própria troica. Nós não podemos escamotear, Sr. Deputado — pode utilizar a retórica que lhe interessar —, que, de facto, a paragem de projetos que poderiam ser projetos fundamentais colocou, em termos de evolução da economia portuguesa, consequências extremamente negativas. E, quando se fizer o balanço, mais tarde, do que foi este período e daquilo que se prevê que seja a evolução da economia portuguesa no próximo ano, podemos chegar à conclusão que as opções tomadas foram opções extremamente erradas. E isso não é apenas aquilo que estou a dizer. Se o Sr. Deputado ler, como eu disse, os relatórios das instituições internacionais insuspeitas, como o FMI, a OCDE, o próprio Banco Central Europeu, seguramente que vai chegar a conclusões desta natureza.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, permite-me uma interpelação à Mesa?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já ultrapassou largamente o seu tempo.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — É uma interpelação à Mesa só para registar...

O Sr. **Presidente**: — Não é para distribuir documentos, não?

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Não, não é para distribuir documentos.

O Sr. **Presidente**: — Mas, se fosse, seriam distribuídos, seguramente.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Era só para registar que eu não dei opiniões, fiz perguntas ao Sr. Professor. Da parte do Partido Socialista, vi várias vezes Deputados a terminar conclusões do Sr. Professor.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, pode dar opiniões! Não é proibido!

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Claro! Era para dizer isso mesmo. Estamos numa democracia, estamos cá para questionar e vejo que o Sr. Professor tem muito mais certezas sobre a política deste Governo do que do Governo anterior no qual teve responsabilidades.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, distribuí documentos, porque o CDS é o Grupo Parlamentar que menos documentos distribuí, portanto, também tenho direito à minha quota-parte.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, temos todo o gosto em distribuir documentos.

Apartes inaudíveis na gravação.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Nesse aspeto, o Sr. Prof. Mendonça, pelo que sei, também partilha desse mesmo sofrimento com o nosso clube e, portanto, estamos solidários.

Sr. Professor, vou continuar a colocar-lhe perguntas, porque há pouco faltou-me tempo.

Registo que o Sr. Professor é um excelente economista e deu aqui grandes exemplos sobre os fundos comunitários destes projetos, os fundos comunitários que se podem perder, mas sobre a crítica do Tribunal de Contas que o acusa de falta de informação sobre o documento orçamental e à minha pergunta sobre qual é que era a componente nacional não no projeto que cancelou fruto das dificuldades financeiras, mas naquele que assinou, a resposta é zero. Portanto, registo aqui e, ao contrário dos meus colegas, peço que responda, porque, se não responder, considero que é uma vontade expressa e depois tirarei as minhas conclusões.

Nesse sentido, não disse qual o impacto financeiro do contrato que assinou, quando o Tribunal de Contas diz que falta informação sobre o cabimento orçamental do contrato.

Por outro lado, queria dizer-lhe: esqueça o atual Secretário de Estado Sérgio Monteiro, esqueça o Governo anterior, esqueça tudo. Há um contrato assinado por V. Ex.^a que tem a cláusula 102.3. Conhece essa cláusula, Sr. Professor?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — O Sr. Deputado pode relembrar-me a cláusula 102.3?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É uma cláusula que diz que «(...) as partes acordam que os custos e despesas comprovadamente incorridos pela Concessionária com a realização de todas as actividades e investimentos para a prossecução do objecto do Contrato de Concessão (...) serão pagos».

O que diz o Tribunal de Contas e como é que esta cláusula fere o artigo 45.º? A recusa do visto prévio é uma cláusula imperativa, como notei no início, e torna o contrato ineficaz. Diz o Tribunal de Contas que só devem ser assumidos pagamentos para «despesas e encargos inerentes à obtenção de fundos necessários à realização de investimentos, bem como dos custos e despesas (...) incorridos (...) com a resolução antecipada dos instrumentos de cobertura de risco de taxa (...)».

Ou seja, estamos perante o risco e a Ernest & Young, que V. Ex.^a se recusa a comentar — também registo que se recusa a comentar um documento de uma instituição a que tantas vezes vários governos recorrem para fazer estudos —, põe-nos aqui perante três possibilidades de o Estado português e o contribuinte português serem lesados em valores muito superiores aos que foram aqui dados como as perdas. E V. Ex.^a põe a cláusula que dá direito a esse pedido de indemnização, diz que não comenta o estudo e comete aqui um incumprimento e uma ilegalidade em relação ao artigo n.º 45.º da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas.

Mesmo que não queira explicar nada, há uma coisa que tenho de lhe perguntar, porque é público e notório que a empresa quer uma indemnização. Assim pergunto-lhe se acha esta indemnização justa ou não, se a previu e, em caso negativo, se considera que a empresa tem direito a essa indemnização e, no caso de ter direito, com base em quê.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Eu não tenho mais nada a acrescentar àquilo que disse! Não tenho de fazer comentário, em primeiro lugar, a um estudo, que é um estudo, depois, há serviços competentes técnicos e...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Não, Sr. Deputado! Essa é uma decisão que não me compete a mim! Digamos que é uma decisão que me competiria a mim — e não só a mim, é uma questão do Governo — na base dos estudos jurídicos e dos estudos técnicos relativamente a essa matéria. Não lhe vou responder se tem ou não direito, Sr. Deputado. Tem de ser na base do estudo e dos pareceres jurídicos relativamente a essa matéria, mais nada!

O Sr. Deputado quer que eu diga que sim ou que não? Não vou dizer. Tem de ser na base de pareceres de pessoas competentes relativamente a essa matéria.

De qualquer forma, os custos em que teoricamente as empresas terão incorrido já é anterior à própria fase da adjudicação. São relativos à preparação da proposta, à elaboração, etc. Não tem nada a ver com o tempo em que eu exerci funções.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Professor, eu queria voltar, novamente, à questão da participação do atual Secretário

de Estado relativamente à garantia do financiamento, porque uma das questões que foi colocada neste processo tem a ver com as dificuldades de financiamento e, portanto, com a complexidade que tinha um projeto desta dimensão.

Gostaria saber de V. Ex.^a se lhe foi dada toda essa garantia de financiamento através do consórcio financeiro liderado pela CaixaBI, qual foi o papel específico na obtenção desse financiamento e as diferentes componentes e modalidades desse próprio financiamento.

Uma segunda questão tem a ver com o Tribunal de Contas. Já aqui nos foi dito, até por um participante, que nalguns processos, não sei se em todos, o Tribunal de Contas era ouvido previamente na construção da própria proposta. Foi-nos aqui dito que teve até reuniões (na sua presença) para se construírem as propostas a apresentar posteriormente ao Tribunal de Contas. Foi-nos confirmado que, muitas vezes, foram as próprias sugestões do Tribunal de Contas que modelaram a proposta. Designadamente no caso aqui muito falado das despesas contingentes foi o Tribunal de Contas que sugeriu a solução.

Queria saber se, neste caso concreto, o Sr. Professor também foi acompanhando as sugestões, conversas e reuniões, para previamente preparar o contrato, por forma a que — apesar de nem todas as fases tenham sido acompanhadas pelo Tribunal de Contas — fosse encontrada uma boa solução.

O terceiro aspeto, muito rápido, é o da competitividade do próprio País. Gostaria que aprofundasse a questão que tem a ver com algo que está a ser disputado no mercado mundial, que é a introdução dos *Panamax* e de muito proximamente termos aí os *Panamax* com aproveitamento do alargamento do canal do Panamá. Bom, isso está a ser disputado por vários portos. Hoje sabemos a importância dos portos. Há pouco tempo atrás

soubemos a importância dos TIR e qual o impacto que isso pode ter quando um País tem um desígnio que é o das exportações.

De que forma é que este atraso todo que estamos a ter pode vir a comprometer o País, dado que são conhecidos, como já aqui assinalou, os projetos espanhóis, mas assinalo-lhe ainda o projeto Tânger Med, visto que Marrocos pode vir a ser também um competidor para este tráfego em frente do canal do Panamá. Pergunto-lhe que impacto é que isso pode ter na competitividade futura de um país que pode ficar muito atrasado relativamente à captação de todo este tráfego internacional, que é decisivo para o nosso projeto. Estando nós no extremo da Europa isso é mais gravado, porque, se estivéssemos no centro da Europa, as questões estavam dependentes de outros países. Aqui, temos autonomia estratégica para poder decidir quais são as opções que podemos tomar.

Gostaria que, se pudesse, fosse mais preciso sobre este aspeto.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, relativamente à questão do Tribunal de Contas, o que lhe posso dizer é que houve, permanentemente, troca de informações. Eu próprio tive oportunidade de ter encontros com o Sr. Presidente do Tribunal de Contas para saber até a sensibilidade dele relativamente a estas matérias. Houve encontros do ponto de vista técnico.

Portanto, o que lhe posso dizer é que a nossa preocupação e a nossa crença é que tudo estava a ser feito de acordo com os procedimentos legais e procurando ir ao encontro daquilo que eram as preocupações e as dúvidas relativamente ao Tribunal de Contas. Tudo foi feito com esse objetivo, incluindo a reforma do contrato, que foi feita para ir ao encontro e satisfazer as exigências do Tribunal de Contas.

Da nossa parte e, enfim, da minha, através das informações que me eram prestadas, nem por um momento deixei de acreditar que não fosse possível resolver e dar os esclarecimentos que o Tribunal de Contas considerava indispensáveis para que o projeto pudesse ir para a frente. Mesmo na fase final, como os Srs. Deputados podem ver na resposta ao inquérito indicativo, a partir de certa altura — aliás, ficou lá ainda pendente a resposta ao Tribunal de Contas —, aquilo que me foi informado da parte dos serviços técnicos, enfim, dos responsáveis pela resposta ao Tribunal de Contas, era que os esclarecimentos pedidos pelo Tribunal de Contas eram esclarecimentos perfeitamente possíveis de ser dados do ponto de vista técnico e do ponto de vista jurídico. Portanto, digamos que, em cima da questão do Tribunal de Contas, há uma decisão política, que foi a de suspender o processo. Não estou convencido que tenham sido utilizadas todas as possibilidades técnicas e jurídicas para esclarecer aquilo que o Tribunal de Contas queria ver esclarecido. Acho, portanto, que houve uma desistência política relativamente ao projeto.

Sr. Deputado, isto para lhe dizer que houve sempre uma estreita troca de informação relativamente ao Tribunal de Contas, quer informal quer formalmente. E, portanto, enfim, não deixa de haver uma certa surpresa.

Relativamente à competitividade do País, o Sr. Deputado tem toda a razão. Vamos entrar, enfim, numa nova era que resulta precisamente da entrada em funcionamento dos tais *Panamax*. O porto de Sines tem uma vocação não tanto... Enfim, acho que às vezes também há algumas ilusões relativamente à ideia dos *Panamax* ou dos navios que transportam hoje muitos milhares de TEU (*twenty foot equivalent units*) chegarem aqui, descarregarem e já vai para o centro da Europa. Mas terá, seguramente, muito impacto e muita importância em termos do *transshipment*, de utilizar as autoestradas do mar, etc., de utilizar também as ligações à Península

Ibérica, de aumentar o *hinterland* para a Península Ibérica e, eventualmente, até ao sul da França. Portanto, tudo o que está associado ao atraso na valorização e na competitividade do porto de Sines terá consequências para a economia portuguesa.

Há pouco falei do corredor mediterrânico que estava a ser pensado e que, julgo, estava a ser reconsiderado no plano europeu das redes transeuropeias de transportes, que liga Barcelona, Valência e, eventualmente, até Algeciras. Logicamente que também Tânger Med, dada a dimensão e o projeto que tem, pode ser um porto extremamente competitivo e concorrencial relativamente àquilo que poderia ter Sines.

Portanto, tudo o que significa atraso é prejudicial do ponto de vista da afirmação da competitividade, quer do sistema portuário quer da própria economia e das empresas portuguesas. Tudo o que for atraso é negativo no atual contexto, porque os outros não pararam.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — O financiamento do projeto estava garantido. É óbvio.

Aparte inaudível na gravação.

O atual, eu não sei. Relativamente ao projeto que existe, eu agora não sei.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Repare: a componente privada...
Os Srs. Deputados têm as diferentes componentes do financiamento.

O financiamento privado propriamente dito da empresa com recurso à banca comercial, na qual a Caixa Geral de Depósitos tinha uma componente importante, representava cerca de 13%, e 36% do financiamento era empréstimos do Banco Europeu de Investimento orientados, precisamente, para projetos de infraestruturas, designadamente de transportes. Era para isso. Não sei se é possível canalizar — enfim, tem de se ver em que pé estão as negociações com o Banco Europeu de Investimento— ou mobilizar estes fundos para outras coisas.

Depois, as redes transeuropeias de transportes significavam um financiamento de 191 milhões, cerca de 12%; o QREN eram 450 milhões. O Estado português tinha uma responsabilidade de financiamento na casa dos 8%, ao longo da vida do projeto, e a REFER, de cerca de 4%. Portanto, estava tudo garantido e estava tudo assegurado em termos de financiamento.

Aliás, fala-se muito em termos do peso no Orçamento do Estado. De acordo com os estudos efetuados, o impacto no Orçamento de Estado, o impacto orçamental, em termos médios, ao longo dos 40 anos do projeto, consoante as expectativas de crescimento, poderia ir no mínimo a 0,03%. Portanto, o impacto orçamental era mínimo.

Sr. Deputado, relativamente à questão do endividamento, do peso, falando agora de todas as parcerias público-privadas, não sei se os Srs. Deputados tiveram oportunidade de ler o relatório anual sobre as parcerias público-privadas publicado pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças, mas julgo que está lá consagrado aquilo que é a atualização, designadamente o que é o peso diminuto das responsabilidades da banca residente

relativamente a estes projetos. E há claramente uma conclusão, que diz que o financiamento de todas as parcerias público-privadas, e muito menos esta ferroviária da Alta Velocidade, não tem efeitos de *crowding-out*, portanto, o peso é mínimo, as maturidades são longas. Aliás, todos estes empréstimos tinham taxas de juro reduzidas e maturidades bastante longas. Nesse sentido, digamos que, ao contrário, numa análise custo-benefício, os benefícios seriam muito superiores aos custos associados a este projeto.

Portanto, continuo a considerar que, do ponto de vista económico, é uma perda para o País a não realização de um projeto desta natureza.

O Sr. **Presidente**: — Para concluir, tem a palavra o Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Professor, compreendo a preocupação aqui manifestada por partes de algumas pessoas em fechar balanços ao fim de um ano e meio de Governo e de categorizar e classificar o atual Governo, mas permita-me que diga que o balanço que se faz dos seis anos imediatamente anteriores não é famoso. O Governo do qual o senhor fez parte, no fecho desse ciclo de seis anos, terminou por pedir apoio financeiro internacional e, por isso, dessa forma, condicionar, de facto, o futuro imediato de todo o País e não só dos governos.

Constato também que, no seu Governo, o Conselho de Ministros funcionava com propostas que apareciam por geração espontânea. Havia uma decisão coletiva — assim é, de facto —, o Conselho de Ministros pronunciava-se, todo ele se responsabilizava, mas as propostas que apareciam no próprio Conselho de Ministros não tinham paternidade, independentemente da origem. Ou seja, as propostas apareciam por geração espontânea, e isso, se me permite, utilizando aqui uma expressão que o Sr.

Deputado Manuel Seabra já utilizou, Sr. Professor, para mim, de facto, é mesmo assobiar aos pardais. Isso é que é assobiar aos pardais, porque não acredito que as coisas apareçam por geração espontânea. Acho que é lógico que sejam, de facto, os ministros das tutelas a propor aos seus colegas de Governo determinadas decisões — vinculando, depois, o coletivo, é um facto, mas em algum sítio elas não de aparecer.

Não acredito nem posso acreditar que tenha sido o Sr. Ministro da Saúde a propor ao Conselho de Ministros a abertura de um concurso para um TGV, como, da mesma forma, não acredito que tenha sido o Sr. Ministro, enquanto Ministro das Obras Públicas, a propor ao Conselho de Ministros «faça-se este hospital». Não acredito!

Por isso, voltar a dizer que, de facto, estamos aqui perante um caso evidente de assobiar aos pardais, e não consigo perceber, sinceramente, o porquê da resistência em assumir este tipo de situações. Não percebo, mas com certeza o Sr. Professor lá saberá por que não quer, de facto, assumir seja o que for relativamente a esta matéria.

Há uma questão muito direta que gostaria de lhe colocar, que é a seguinte: o Dr. Sérgio Monteiro representava o Estado nestas reuniões?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, é muito simples dar a resposta a esta questão. O Dr. Sérgio Monteiro representava um banco público, que era a Caixa. Aliás, se me permite, sendo um banco público, naturalmente que a responsabilidade é acrescida. Digamos que eu não estou a ver que um banco público, como a Caixa Geral de Depósitos, que está dependente da tutela do Ministério das Finanças, vá assumir responsabilidades que não sejam as melhores responsabilidades para o País e para o desenvolvimento da economia. Portanto, o Dr. Sérgio Monteiro era responsável pelo banco que era o principal financiador comercial deste

projeto e, como eu disse, de acordo com as informações que me foram fornecidas, terá tido sempre um comportamento construtivo, correto e contribuiu para o desfecho das soluções que foram encontradas no plano contratual.

Não sei se posso fazer comentários relativamente àquilo que o Sr. Deputado disse em relação às outras questões e que tem a ver com o balanço. Logicamente, Sr. Deputado, os balanços são sempre feitos e permanentemente atualizados. Mas quero dizer ao Sr. Deputado também que, se nós olharmos, por exemplo, para os dados recentes que foram publicados pelo INE relativamente a 2010, este ano de 2010 até pode ter sido considerado um ano com um desempenho extremamente assinalável no contexto internacional: a economia portuguesa cresceu 1,9% de acordo com os últimos dados que são publicados, sendo que anteriormente as perspetivas eram de crescimento inferior e cresceu 1,9% foi um dos poucos anos, ao longo de um conjunto de anos, em que houve investimento, formação bruta de capital fixo positiva; houve, efetivamente, progressos em termos do controle da despesa e do controle orçamental; houve um grande progresso das exportações.

Hoje fala-se de exportações, mas as pessoas esquecem-se de dizer que a dinâmica exportadora já vinha de antes da crise e continuou, imediatamente a seguir a 2009 houve logo uma retoma com taxas elevadas de exportações. Sr. Deputado, permita-me dizer — e eu não quer estar aqui a dizer que o Governo atual não fez nada pelas exportações, pois julgo que a promoção das exportações, mais uma vez, é algo que é transversal, não há ninguém que não tenha interesse em aumentar as exportações — que elas também aumentaram muito em 2010. Portanto, quando olhamos para 2010, o comportamento da economia portuguesa até é um comportamento, no contexto internacional, bastante positivo. E mesmo 2011, se me permite

dizer, Sr. Deputado, quando se fala do «sucesso da execução orçamental», 50% da responsabilidade pela execução orçamental de 2011 cabe ao anterior Governo que esteve em funções, como sabe, até junho.

Portanto, posso dizer que os governos anteriores, particularmente o anterior ao meu é um Governo que vive a crise, que tem de responder à crise. E o que se passou em Portugal não foi muito diferente do que se passou no resto da Europa. Aliás, quero dizer, Srs. Deputados, que na altura havia a preocupação de responsabilizar o Governo pela situação política e pela crise e, de facto, julgo que era uma postura extremamente demagógica e agora já se fala da situação internacional.

Sr. Deputado, quero também dizer-lhe que não o meu Governo, mas o Governo anterior ao meu, por exemplo, foi responsável pela recuperação de uma situação de procedimento de défice excessivo, que tinha sido colocada em 2005 — não sei se o Sr. Deputado se recorda disso —, e que o Governo anterior, o primeiro Governo, conseguiu recuperar, com um ano de avanço relativamente àquilo que eram os compromissos em relação à União Europeia.

Portanto, Sr. Deputado, isto para dizer o seguinte: sem querer tirar responsabilidades ou dizer que os governos anteriores, designadamente aquele onde me insiro tenha cometido erros, e seguramente que cometeu erros, se fizermos um balanço objetivo e honesto, julgo que o balanço não é tão negativo como o Sr. Deputado parece querer deixar transparecer nas suas palavras. E digo-lhe outra coisa: mais uma vez voltando ao tema da industrialização, se efetivamente havia coerência e havia projetos de natureza estratégica, eles estavam precisamente no anterior Governo. Portanto, era um Governo que tinha estratégias para diferentes setores e hoje não existe nada sobre isso.

Aliás, mesmo relativamente ao apoio financeiro, o Sr. Deputado deve lembrar-se que quem exigiu e quem pressionou para o resgate financeiro foram os partidos da oposição, em particular o seu partido, que foi quem forçou e quem obrigou. O Governo anterior, como sabem, resistiu o mais que pode ao pedido de resgate, porque sabia que o pedido de resgate ia conduzir exatamente a isto. Aliás, basta olhar para a nossa vizinha Espanha, que provavelmente está a atravessar uma situação que em muitos aspetos será mais grave do que aquela que nós estávamos a atravessar na altura — e é um Governo, penso eu, que se aproxima mais das cores políticas do partido do Sr. Deputado do que do Governo anterior — e tem resistido e conseguido pressionar para resistir ao pedido de resgate financeiro. Julgo que o Governo estava a ter essa atitude.

Olhe, um erro que acho que o Governo anterior cometeu foi, talvez, uma subestimação do peso da oposição com a sua condição de Governo minoritário, pelo que foi forçado a fazer uma negociação, que eu digo que é uma negociação que não se deve fazer. É a mesma coisa que, enfim, pôr um general cercado por todos os lados a fazer uma negociação em pé de igualdade e que não se faz.

Recordo-me perfeitamente, Sr. Deputado, pois estava no Governo e senti, o que era o comportamento da oposição, sempre chamando a atenção para isto, para aquilo e para aqueloutro, e fragilizando o Governo no processo negocial em que estava inserido. Portanto, julgo também, Sr. Deputado, se me permite agora uma crítica, que a oposição, na altura, também não teve o comportamento mais responsável que devia ter tido relativamente a um processo negocial que estava a decorrer em termos internacionais e, portanto, não pode alijar responsabilidades quanto à situação que estamos a atravessar, que foi, em parte, forçada pelos partidos da oposição, Sr. Deputado. Convém não esquecer isso.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Assisto, aqui, com agrado, a esta tentativa de reescrever a história, mas permita-me que lhe recorde que foi o seu Ministro das Finanças que anunciou ao País que só havia dinheiro para dois meses de salários, e é a partir daí que tudo se desencadeia. Percebo esta tentativa de desresponsabilização permanente, mas, enfim, não interessa.

Podemos, então, concluir que, afinal, ao contrário do que foi dito aqui, o Dr. Sérgio Monteiro não representava o Governo, o Estado nessas negociações.

Pergunto: quem era o representante do Governo nessas negociações?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Nessas negociações, todas as condições foram conduzidas pelos técnicos e pela RAVE, evidentemente sob o acompanhamento da Secretaria de Estado dos Transportes e do Ministério e também pela parte do Ministério das Finanças. Como sabe, Sr. Deputado, a parte financeira é da responsabilidade do Ministério das Finanças e por isso é que há uma responsabilidade coletiva do Governo, nessa matéria...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Professor, temos o nome da parte da Caixa Geral de Depósitos. Eu gostaria de saber os nomes dos responsáveis políticos.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Os responsáveis políticos são o Governo e o Ministério...

O Sr. **Emílio Guerreiro** (PSD): — Os representantes?

O Sr. Prof. **Antônio Mendonça**: — Os responsáveis políticos é o Governo no seu conjunto, que aprova.

Aliás, Sr. Deputado, quanto àquilo que há pouco disse relativamente às responsabilidades, basta consultar a Presidência do Conselho de Ministros, onde estão lá, concretamente, todos os processos legislativos. Portanto, há um processo normal. O Sr. Deputado deve saber, tão bem quanto eu, que toda a sequência legislativa obedece a determinadas regras e a determinados procedimentos. Portanto, isso está tudo feito.

Obviamente que cada Ministério tem as suas responsabilidades próprias, mas é o Conselho de Ministros que avalia, que analisa e que toma as decisões, e em seguida as decisões são tomadas em função das decisões do próprio Conselho de Ministros. Portanto, os processos e os procedimentos são conhecidos e são fixados em lei.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Não vê nenhuma desvantagem nesse processo?

O Sr. Prof. **Antônio Mendonça**: — Qual processo?

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Prof. **Antônio Mendonça**: — Sr. Deputado, acho que a questão que coloca não tem razão de ser. Neste momento, não se coloca a questão de saber se tem vantagens ou desvantagens. Aliás, há uma análise custo-benefício que é feita relativamente a estes projetos, em que são ponderados os benefícios e são ponderados os custos e se compara: se os

benefícios são superiores aos custos considera-se que o projeto é positivo; se os custos são superiores aos benefícios considera-se que o projeto é negativo.

Portanto, a decisão que foi tomada, que não foi por mim, Sr. Deputado — e volto a dizer que a minha responsabilidade já é numa fase final da adjudicação —, as decisões relativamente a levar para a frente este projeto foram baseadas, segundo creio, em estudos e em análise custo-benefício que determinaram que era um projeto importante para o País.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Estudos esses que previam que, no primeiro ano, tivesse 6,1 milhões de passageiros e que, posteriormente, tivesse 9,3 milhões de passageiros por ano. Pergunto se o Sr. Professor teve alguma vez curiosidade na análise destes números, porque penso que serão determinantes para a sustentação do próprio projeto e sua viabilidade. Estes números dão 42 comboios por dia entre Lisboa e Madrid, cheios, 365 dias por ano.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, se me permite, quando se calculam estes milhões de passageiros são pessoas que viajam não necessariamente de um extremo ao outro, visto que há passageiros que estão no meio do percurso.

No documento que dei aos Srs. Deputados, vem lá que não era no primeiro ano que era...

Aparte inaudível na gravação.

Mas não era no primeiro ano. Era em velocidade de cruzeiro...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Professor, peço desculpa, velocidade de cruzeiro de 9,3 milhões no primeiro ano, 6 milhões...

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, esses estudos, tanto quanto julgo saber, são capazes de ter sido feitos num Governo da cor política do Sr. Deputado. E foram feitos em conjunto com Espanha e com Portugal e foram feitos por empresas internacionais...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Isso ninguém questiona!

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Mas, Sr. Deputado, foram feitos 40 000 inquéritos para chegar a estas conclusões. Foram inquéritos que foram validados pelo Banco Europeu de Investimento e pela Comissão Europeia. Sr. Deputado, volto a dizer que instituições deste gabarito e desta importância, que estão habituadas a fazer análises destes projetos, não puseram em causa estes valores. Portanto, não sou eu...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Permita-me uma questão de curiosidade: 26 000 passageiros por dia, para mim, é muita coisa!

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Está bem, Sr. Deputado! Mas não sou eu que me atrevo a pôr em causa estudos...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Como decisor final teria essa preocupação!

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Eu confio nos técnicos, nos estudos que foram feitos...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Como se confiou na Metro Sul do Tejo e agora os que lá passam não chegam a 30%!

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — ... e, portanto, não percebo por que é que agora é que estão a pôr em causa esses dados e na altura...

Aliás, há exemplos de sucesso. Sr. Deputado, se me permite, relativamente à Alta Velocidade, se utilizarmos como exemplo a nossa vizinha Espanha, o sucesso da Alta Velocidade está para além daquilo que era imaginável! Quanto à ligação Madrid-Barcelona, o Sr. Deputado sabe o número de passageiros que andavam inicialmente na linha tradicional? Não tem uma ideia?

Pausa.

Pois, eram menos de 600 000...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Tem 5 milhões em Madrid-Barcelona, tem menos de 3 milhões em Madrid-Sevilha e tem 9,3 em Lisboa-Madrid!

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, eram menos de 600 000 aqueles que viajavam entre Madrid e Barcelona por via-férrea. Atualmente, são cerca de 6 milhões e, portanto, a linha tem mais de 50% do mercado. Aliás, todas as linhas de Alta Velocidade em Espanha têm tido sucesso e a nível europeu, Sr. Deputado, a Alta Velocidade é um transporte...

Sr. Deputado, agora estou a recordar-me (não sei se o Sr. Deputado se lembra) do problema que foi para o país aquando da erupção do vulcão islandês, do que provocou, tendo o país ficado isolado, porque não tinha alternativa para as ligações internacionais. Pode ver como um país, que se quer um país integrado na economia global e um país considerado no plano europeu, de um momento para o outro, face a um acidente desta natureza, pode ficar completamente isolado. Tem de ter alternativas.

Por outro lado, Sr. Deputado, repare, a polémica a que estamos a assistir relativamente à Alta Velocidade faz lembrar a polémica que existiu no século XIX quando foi o lançamento da via-férrea. Foram exatamente os mesmos argumentos. Se o Sr. Deputado for ler as polémicas, na altura, entre o Alexandre Herculano e o Mendonça (até tinha o meu nome, mas agora não me recordo do nome completo), eram exatamente iguais às que se têm. Todos os projetos desta natureza são projetos extremamente polémicos e provocam!

O Sr. Deputado, seguramente, lembra-se da polémica em torno da Ponte 25 de Abril, que era, na altura, uma obra de fachada do regime, para uns, e uma obra desnecessária e despesista, para outros. É muito novo, mas deve ter ouvido falar.

Sr. Deputado, relativamente à Ponte Vasco da Gama, também houve polémica. E, em relação ao Centro Cultural de Belém, já nem nos lembramos da polémica que existiu. Até para introdução da televisão a cores, em Portugal, houve polémica, no sentido de saber se não era um despesismo passar da televisão a preto e branco para cores.

Todos estes projetos são polémicos por natureza! E o balanço, muitas vezes, tem de ser feito ao final de um determinado número de anos. E há muitas vezes que ter o bom senso e a coragem de tomar determinadas decisões, que são objeto de polémica, mas que, depois, se revelam

extremamente produtivas e eficazes do ponto de vista do funcionamento do País.

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

Srs. Deputados, concluimos a segunda ronda.

O Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo tinha pedido a palavra. Para que efeito?

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, há bastante tempo atrás, como o que tenho para dizer é muito rápido, tinha deixado ao seu critério que tanto podia ser uma interpelação à Mesa ou uma intervenção.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, há pouco, a Sr.^a Deputada Carina Oliveira perguntou se se podia inscrever e eu disse que já tinham fechado as inscrições há muito tempo. Portanto, seguimos o mesmo critério.

O Sr. **Rui Paulo de Figueiredo** (PS): — Então, peço a palavra para uma interpelação à Mesa, Sr. Presidente, porque é um ponto relevante.

O Sr. **Presidente**: — Espero que seja mesmo uma interpelação à Mesa.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sim, é um ponto relevante.

O Sr. Professor, há pouco, disse uma coisa significativa, que, agora, já é um pouco fora do contexto. Confirmou, por duas vezes, várias reuniões de representantes do Tribunal de Contas para — acho que usou a expressão

popular — aquilo que estava a ser feito e depois apresentado ao Tribunal de Contas.

Dada a relevância, acho que o Sr. Presidente — e daí a razão da interpelação à Mesa — devia solicitar ao Prof. António Mendonça que, agora ou posteriormente, caso precise de consultar alguém, nos diga e identifique exatamente quem foram os representantes do Tribunal de Contas que participaram nessas reuniões. Acho que é uma matéria relevante para os nossos trabalhos futuros.

O Sr. **Presidente**: — Creio ter ouvido que o Presidente do Tribunal de Contas está identificado, mas o Sr. Professor dirá.

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Vamos lá ver: não lhe sei dizer. O que eu disse ao Sr. Deputado foi que houve, permanentemente, contactos, informações e pedidos de esclarecimento entre os responsáveis da parte do Governo, para levar para a frente toda a parte do procedimento contratual, e o Tribunal de Contas.

Não lhe posso dizer, não sei. Como eu disse, não acompanhei diretamente o processo. Isso era feito pela RAVE, acompanhado pelo Secretário de Estado e, portanto, eu, pessoalmente, não lhe posso dizer quem eram as pessoas.

Eu próprio tive oportunidade de conversar, mais do que uma vez, com o Sr. Presidente do Tribunal de Contas, na qualidade de Ministro e ele de Presidente do Tribunal de Contas, para me inteirar da sua sensibilidade relativamente a este processo. E, como eu disse, sempre encontrei, da parte do Sr. Presidente do Tribunal de Contas, a melhor compreensão para aquilo que estava a ser feito.

É isso que tenho a dizer relativamente a esta matéria.

Quanto a outros participantes, neste momento, não lhe posso dizer, porque não participei nas reuniões, mas tenho informação que houve vários contactos nesse sentido.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Já registei o Presidente do Tribunal de Contas.

Sabe dizer-nos quem pode dar a esta Comissão informação sobre os outros representantes do Tribunal de Contas?

O Sr. Prof. **António Mendonça**: — Sobre os outros representantes, enfim, a parte técnica e administrativa, julgo que a RAVE pode dar informação relativamente a essa matéria.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Emídio Guerreiro pediu também a palavra. Para que efeito?

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Para os mesmos efeitos, Sr. Presidente, muito rapidamente, se me permite.

O Sr. **Presidente**: — Sim, Sr. Deputado. Vou, no entanto, pedir-lhe que assuma a presidência, porque tenho de me deslocar da Assembleia para acompanhar uma comissão parlamentar ao exterior e a saída é agora.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — É muito rápido, Sr. Presidente. É apenas e só para dizer que, do nosso ponto de vista, a questão levantada pelo Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo é importante, embora já esteja um pouco prejudicada pela própria resposta.

Queria também dar nota que, apesar de todo o contraditório, o Tribunal de Contas, no seu relatório, manteve um conjunto de reservas.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos ver se ainda consigo acompanhar a Comissão de Agricultura numa visita ao exterior.

Quero agradecer ao Prof. António Mendonça a sua segunda participação nesta Comissão e lembrar que a nossa próxima reunião é amanhã, às 17 horas e 30 minutos, para ouvir o Dr. António Castro Henriques.

Muito obrigado.

Esta encerrada a reunião.

Eram 13 horas e 9 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.