

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

37.^a Reunião
(14 de dezembro de 2012)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 14 horas e 46 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º Mário Lino, ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Mendes Bota e Adriano Rafael Moreira (PSD), Manuel Seabra (PS), Altino Bessa (CDS-PP), José Alberto Lourenço (PCP), Carina Oliveira (PSD), Hélder Amaral (CDS-PP) e Emídio Guerreiro (PSD).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 17 horas e 27 minutos.

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

Eram 14 horas e 46 minutos.

Srs. Deputados, vamos iniciar os nossos trabalhos.

Contamos, pela segunda vez, com a presença do Sr. Eng.º Mário Lino, desta vez para abordar duas parcerias público-privadas (PPP): uma relativa à alta velocidade Poceirão-Caia e a outra à concessão Brisa. A nossa reunião será dedicada a essas duas parcerias público-privadas.

A metodologia já é do conhecimento de todos.

Pergunto ao Sr. Eng.º Mário Lino se pretende fazer alguma intervenção inicial sobre os temas em discussão ou se passamos às questões.

O Sr. Eng.º **Mário Lino** (ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações): — Sr. Presidente, faço uma intervenção inicial.

O Sr. **Presidente**: — Tem, então, a palavra o Sr. Eng.º Mário Lino.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, mais uma vez, estou aqui, como estarei em todas as reuniões que entenderem.

Devo dizer que fiquei um pouco surpreendido — o que, aliás, até motivou um telefonema para o Sr. Presidente só para ter a certeza de que não havia aqui nenhuma troca —, porque já fui alvo de perguntas sobre estas duas concessões e já respondi a todas as perguntas que constavam

desse questionário. Mas confirmaram-me que não era nenhuma troca, que era exatamente para ser ouvido sobre as mesmas concessões.

Portanto, presumo que será sobre alguma matéria que não tinha sido perguntada ou que a minha resposta não tenha sido suficientemente completa.

Quanto à primeira parte, vamos ver as perguntas. Quanto à segunda, como referi nas respostas que dei — e, certamente, referirei de novo noutros questionários que me façam por escrito —, como os Srs. Deputados devem compreender, estão a fazer-me perguntas relativamente a matérias sobre as quais hoje não tenho, nem hoje nem há vários anos, nenhuma documentação. Não transportei *dossiers* para casa quando terminei as minhas funções no Governo...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Nem fez fotocópias?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Nem fiz fotocópias. Portanto, o acesso que tenho é ir à *Internet* para ver no portal do *Diário da República* os decretos, os diplomas, ir ao *site* do Tribunal de Contas, por exemplo, para ver se houve algum relatório, enfim, esse tipo de matérias, e recorrer à minha memória. Não tenho outros elementos.

Por outro lado, esses elementos existem. Todas as concessões — não só estas duas, como quaisquer outras — são alvo de um processo que está documentado, desde os diplomas que nomeiam as comissões de negociação aos relatórios das comissões de negociação. Os Srs. Deputados têm acesso mais facilmente do que eu a toda a documentação sobre esta matéria, porque eu não tenho acesso e os Deputados podem requisitar, certamente, esses documentos e tê-los.

No entanto, estarei aqui com todo o empenho e boa vontade para colaborar com a Comissão em tudo aquilo que eu puder para esta duas concessões ou para quaisquer outras, ou para qualquer outro assunto, evidentemente.

O Sr. **Presidente**: — Para uma interpelação à Mesa, tem a palavra o Sr. Deputado Mendes Bota.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, trata-se de uma interpelação à Mesa, pois, como foi público e notório há alguns dias, houve uma busca por parte da Polícia Judiciária na casa do Sr. Eng.º Mário Lino. A minha pergunta é se essa busca se traduziu na retirada de outros elementos que, eventualmente, estivessem em sua casa ou se foi uma busca que não teve qualquer outro objetivo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, isso não é propriamente uma interpelação à Mesa, porque é uma pergunta direta ao Sr. Eng.º Mário Lino e que poderia ter sido feita na ordem normal das perguntas.

Em todo o caso, como ela já foi feita, dou a palavra ao Sr. Eng.º Mário Lino, se quiser responder de imediato.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não sou jurista e presumo que não esteja a fazer nenhum pecado relativamente ao segredo de justiça, mas posso garantir-vos que não houve nenhum documento que tivesse sido detetado ou encontrado em minha casa relacionado com as parcerias público-privadas, porque, como já disse, não tenho em casa nenhum documento.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, então, prosseguir normalmente os nossos trabalhos.

Hoje é PS que começa as perguntas, porque o PSD começou na última reunião.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Mas isso foi porque o Bloco de Esquerda não estava presente.

O Sr. **Presidente**: — Foi, mas em todo o caso foi o PSD que começou. Não sei se os Srs. Deputados querem criar um incidente por causa disto.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Não. V. Ex.^a decide, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Eu decido. Acho que, se o PSD começou na última, desta vez começa o Partido Socialista, porque é esse o *roulement* normal.

Portanto, tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Mário Lino, agradeço-lhe a disponibilidade, desta vez já em dobro, porque já cá esteve uma vez numa audição, ao tempo suficientemente esclarecedora.

Correndo o risco de o forçar a repetir algumas das coisas que já foram ditas, quero apenas, no que diz respeito à alta velocidade, colocar-lhe meia dúzia de questões muito rápidas e que são basicamente as referências — pelo menos, aquilo que eu acho que são as referências — deste processo.

Este processo foi objeto de algum compromisso entre Portugal e Espanha?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, é conhecido, notório e público que, antes do XVII Governo, houve pelo menos duas cimeiras luso-espanholas em que esta matéria foi discutida. Na última, inclusivamente, foi aprovado um conjunto de cinco linhas e o *timing* da sua execução.

Foi esse processo que recebi. Devo dizer-lhe que não me suscitou nenhuma dúvida. Pareceu-me que eram decisões que estavam devidamente fundamentadas em todos os estudos que tinham sido feitos ao longo de muitos anos. A única coisa que havia a fazer era que o estado de desenvolvimento dos estudos técnicos das cinco linhas da alta velocidade — quatro delas na sua relação com Espanha e uma que era a linha Lisboa-Porto, que também acaba por se articular, pois faziam parte da rede europeia — era muito diferente. Havia linhas que estavam muito mais avançadas e outras que estavam ainda muito no seu início.

Constatámos que não era possível cumprir, logo no início de 2005, quando o Governo tomou posse, aquilo que tinha sido acordado antes não devido a nenhuma alteração de orientação, mas por razões de facto. Não era possível, não era factível. Portanto, demos prioridade a duas linhas: Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid. Em terceiro lugar, a linha que estava mais avançada era a linha Porto-Vigo. Foi com essas que negociámos novas datas com Espanha, de acordo com a nossa perspetiva, nos prazos necessários para desenvolver todos os estudos e todos os procedimentos para realizar as obras.

E assim fizemos. Demos seguimento ao trabalho que já vinha de trás. Não foi uma invenção do XVII Governo.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Posso concluir, então, que, entre outros compromissos, havia este de natureza internacional que mobilizava o Governo e, em particular, o Sr. Ministro, para que desse seguimento a este processo.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Mobilizava e de uma forma consciente.

Fui sempre um defensor deste projeto, que é um projeto de impacto nacional, mas também de impacto europeu e de impacto ibérico.

Portanto, havia um grande empenho tanto da parte portuguesa como da parte espanhola, quer no Governo a que eu pertenci como nos governos anteriores, quer da parte da União Europeia, que, aliás, alocou importantes verbas a estes projetos, que considerámos estratégicos para Portugal.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Isso significa também e por causa disso que este projeto era financiado comunitariamente.

Pergunto qual o volume de financiamento comunitário, se, em resultado de se ter posto em causa o projeto, o País perdeu fundos comunitários e, em caso afirmativo, quanto perdeu.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, posso dizer-lhe de memória esses números, mas arrisco-me a errar. Eram números elevados.

Posso até dizer-lhe — disso lembro-me bem, porque participei muito ativamente nessas questões — que, na repartição dos fundos europeus entre Portugal e Espanha para a linha Lisboa-Madrid e Porto-Vigo, etc., conseguimos fazer valer a nossa posição e, em termos percentuais, ficámos com uma percentagem de fundos para alocar a estes projetos maior do que Espanha.

Eram, contudo, valores muito importantes. Eram da ordem de muitas centenas de milhões de euros para Portugal.

Esses financiamentos são financiamentos da Rede Transeuropeia de alta velocidade e, na altura, a menos que alguma coisa tenha mudado, essas verbas faziam parte de um bolo global que era distribuído pelos projetos dos países. Vários países candidatavam-se apresentando projetos e a Comissão Europeia, a União Europeia ia afetando, pelo mérito dos projetos e por um conjunto de critérios, as verbas desse bolo global pelos vários países.

Era evidente que, se um país não apresentava projetos ou desistia dos projetos, essa verba era redistribuída para os outros países que estavam nesse programa. Não eram verbas transferíveis de programas. Se um país não apresentasse projetos ou desistisse de um projeto, essa verba não ia ser alocada a outro processo, para o transporte marítimo ou para outra coisa qualquer.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A opção pela inexecução fez com que o País tivesse perdido fundos comunitários na ordem das centenas de milhões de euros.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sim, presumo que sim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Evoluindo no questionário, Sr. Engenheiro, os impactos socioeconómicos gerados por esta linha e pela linha de alta velocidade, ao nível dos postos de trabalho, do investimento privado, do aumento do PIB, eram significativos?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Eram muito grandes, porque estes projetos são projetos estratégicos.

A questão que vou referir, se me permitem, aplica-se não só à rede de alta velocidade, como a qualquer outra grande infraestrutura de transportes.

As infraestruturas de transportes, de uma forma simplificada, podem ser feitas com dois objetivos. Por um lado, acudir a uma procura já existente. Ou seja, temos uma estrada que tem um tráfego muito grande e torna-se necessário fazer outra ao lado, ou alargar aquela, ou de passar a um perfil de IP ou de autoestrada, enfim, dar uma resposta a uma procura já existente. Muitas vezes se lançam infraestruturas com este objetivo.

Porém, também se fazem muitas infraestruturas com um objetivo diferente, com uma outra ótica: não há procura e o que precisamente se procura fazer com a construção dessa infraestrutura é que passe a haver essa procura, é que haja desenvolvimento. As autoestradas, os caminhos de ferro, as linhas marítimas promovem desenvolvimento, portanto, criam movimento onde antes não existia e considera-se que esse movimento é importante.

São conhecidos muitos casos, mas costumava citar uma frase do Presidente Kennedy, que disse uma vez que não foi a riqueza da América que permitiu construir as suas infraestruturas e transportes, foi a construção das infraestruturas e dos transportes que permitiu fazer a riqueza da América. Traduzo essa ideia: são conhecidas muitas vias de transporte, designadamente rodoviário e ferroviário, que foram construídas atravessando zonas desérticas ou zonas muito pouco povoadas precisamente com o objetivo de provocar o desenvolvimento e o povoamento dessas regiões.

Mesmo em Portugal, se formos ver a nossa história, lembro-me que o primeiro troço de autoestrada que tivemos em Portugal foi o de Lisboa-Cascais — o primeiro troço, claro, não chegava a Cascais, chegava até Oeiras ou coisa parecida, até ao Jamor, era mais curto. Aconselho os Srs. Deputados a verem qual era o tráfego que havia nessa altura. Posso garantir-lhes que, no princípio, essa autoestrada esteve «às moscas». Teve uma importância muito grande, tinha por objetivo promover o desenvolvimento deste cordão Lisboa-Cascais e cumpriu-o.

Portanto, as infraestruturas constroem-se muitas vezes para promover o desenvolvimento e não para responder a uma procura que já existe, mas também se constroem para responder a uma procura que já existe.

Estas duas vertentes são muito importantes.

A rede de alta velocidade é construída na linha Lisboa-Madrid não para responder a uma procura brutal de tráfego de passageiros que houvesse entre Lisboa e Madrid, mas para fomentar esse tráfego não só a Madrid como, depois, de Madrid ao resto da Europa por linha de alta velocidade.

Temos o exemplo do que se passa na Europa Central, designadamente na região que une França, Bélgica, mesmo Inglaterra, Itália, etc., onde o tráfego em alta velocidade de passageiros aumentou muito com grandes vantagens para os passageiros: são deslocações que se fazem com grande comodidade e rapidez, mais económicas que o transporte aéreo e até com outras vantagens, designadamente no campo ambiental.

Portanto, a ligação de Lisboa a Espanha através do caminho de ferro de alta velocidade terá, quando for feita, um grande impacto sobre a economia não só a nível dos passageiros, mas também ao nível da carga. Como se recordam, a linha Lisboa-Madrid foi concebida como uma linha

mista de carga e de passageiros e, portanto, permitia fazer o transporte de uma forma muito rápida, principalmente de mercadorias de natureza perecível, entre Portugal, Espanha e o resto da Europa.

A ligação Lisboa-Porto tinha objetivamente em vista consolidar este eixo litoral, que é o eixo onde se concentra a maior parte da população portuguesa, com um conjunto de cidades de importância relevante que se queria fortificar, solidificar e consolidar, possibilitando maior mobilidade ao longo de todo esse eixo Lisboa-Porto que, depois, se prolongava para o norte, para Vigo, até Espanha. Estavam também previstas, no tal acordo com Espanha, ligações para sul, Faro-Huelva. Portanto, era uma rede de ligação a Espanha e à Europa, mas que também tinha objetivos internos, no sentido de consolidar, principalmente no eixo Lisboa-Porto, a zona mais povoada do País.

Nesse sentido, isso iria criar emprego não só na fase de construção, como também na fase de exploração das linhas, mas principalmente tinha um grande impacto económico, no sentido em que ia fomentar e contribuir para o desenvolvimento e para a mobilidade dessas regiões. A mobilidade é uma coisa absolutamente essencial na economia atual e, portanto, esses objetivos eram claros e eram estratégicos para o País.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Voltando ao emprego, o Sr. Engenheiro consegue estimar, ainda que por alto, o número de postos de trabalho, diretos e indiretos, que não foram criados com a opção de inexecução deste projeto?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, tenho muita pena, mas já não tenho memória para lhe responder a isso. Sei que era um número muito elevado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Falamos de dezenas de milhares, de milhares?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sim. Mas isso está escrito, Sr. Deputado. Se soubesse que me ia fazer essa pergunta, tinha-me dado ao trabalho de ir ler uma coisa que eu tenho, que são os discursos que fiz em várias intervenções, onde certamente esses números estão. Como não pensei que me fosse perguntar isso, não tive o cuidado de refrescar a memória nessa matéria. Mas eram muitos milhares de trabalhadores.

Aliás, essa constatação não foi só do Governo a que pertenci. Lembro-me de declarações públicas feitas, por exemplo, por Durão Barroso, quando foi Primeiro-Ministro em Portugal, em que referiu a grande importância para a economia portuguesa, designadamente ao nível do emprego, da construção da linha de alta velocidade.

E mais: houve uma matéria que foi muitas vezes discutida de uma forma pouco precisa, com muito lixo à mistura, digamos assim, que era a célebre questão de saber se a linha de alta velocidade implicava a construção e o desenvolvimento de trabalhos em Portugal ou se se baseava fundamentalmente em produtos importados. Dizia-se: «Vem aí o comboio, mas o comboio já vem feito; na linha de caminho de ferro, o aço já vem feito». Parecia que era uma coisa... Mas não! Há um estudo que foi feito ainda no tempo do Primeiro-Ministro Durão Barroso, que teve o cuidado de o mandar fazer, julgo eu. Estou a falar de memória, mas, se não foi Durão Barroso, foi Santana Lopes e, se não foi feito na Universidade Católica, foi noutra universidade. No entanto, foi feito e os Srs. Deputados sabem, com certeza. Sei, portanto, que foi feito no Governo anterior e, julgo, pela Universidade Católica e que tinha precisamente em vista saber qual era a

comparticipação das empresas portuguesas no projeto de alta velocidade. Era muito alta: perto de 90% de tudo o que se fazia em valor era feito em Portugal.

Portanto, é um projeto que induzia muita riqueza e muita atividade económica em Portugal, quer na fase de construção quer depois na fase de exploração.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não é minimamente estimável qual seria esse efeito indutor, em termos de milhares de milhões de euros, no investimento privado?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — A ideia que tenho é que era da ordem de milhares de milhões de euros: 9 mil milhões de euros ou qualquer coisa assim. É o número que eu tenho de cabeça.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O País perdeu milhares de milhões de euros pela inexecução do projeto?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, eu acho que sim. Perdeu não, está a perder.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, há uma nota que me parece importante: independentemente de este Governo ter decidido adiar ou não realizar este projeto, houve da parte do Governo que V. Ex.^a integrou um esforço de racionalização relativamente ao programa de linhas de alta velocidade que estava previsto no Governo Barroso/Portas?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sim, Sr. Deputado. Como lhe disse, considerámos que as cinco linhas eram pertinentes, que as cinco linhas tinham justificação e fundamentação, mas não considerámos que fosse possível, até pelo estado de desenvolvimento dos vários projetos, fazê-las todas ao mesmo tempo. Portanto, aquele programa que tinha sido aprovado numa cimeira luso-espanhola, no tempo do XVI Governo...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A chamada Cimeira da Figueira da Foz?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Exatamente. Esse programa, que tinha fixado prazos para as várias linhas, não era exequível. Não era exequível não só em Portugal, mas também na parte espanhola. Tive o cuidado de verificar isso nas conversações que tive sobre esta matéria com a então Ministra do Fomento espanhola.

Nesse sentido, programámos em conjunto aquilo que correspondia ao nível de desenvolvimento dos estudos feitos em Portugal, de onde se concluiu que as linhas que eram prioritárias avançar ou que estavam em condições de se avançar mais depressa eram a Lisboa-Porto e a Lisboa-Madrid e logo a seguir Porto-Vigo. E, em relação a essas linhas, como é natural, qualquer Governo o faria, ao longo do desenvolvimento dos processos foram introduzidas muitas racionalidades, seja no tipo de linha, no tipo de equipamento, no número de estações, enfim, nas soluções técnicas, de forma a que as previsões iniciais do custo desse projeto tivessem tido uma diminuição significativa, da ordem de 10% a 20% abaixo do que estava inicialmente previsto. Mas é natural que, quando se vão aprofundando e racionalizando os projetos, um dos objetivos seja procurar simplificações, reduções de custos, etc., e isso foi feito.

Portanto, na minha opinião, era um projeto com grande importância para o nosso País.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Correndo o risco de o aborrecer, gostava apenas que precisasse, concretamente, quantas linhas de TGV, da alta velocidade, estavam em desenvolvimento no tempo do Governo de que V. Ex.^a fez parte e quantas estavam no Governo de Durão Barroso/Paulo Portas que imediatamente o antecedeu.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — As cinco linhas aprovadas com Espanha e com a União Europeia eram: Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid, Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca e Lisboa-Faro-Huelva.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Isso era o TGV Barroso/Portas?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sim, essas cinco linhas.

O XVII Governo não pôs em causa estas cinco linhas, não desistiu de nenhuma nem considerou que alguma tenha sido mal pensada ou que era desnecessária. Mas considerou duas coisas: primeiro, que a prioridade de sua construção não era igual para todas e, segundo, que o nível do desenvolvimento dos estudos não era igual para todas.

Portanto, concentrámo-nos, como primeira prioridade, nas duas linhas que estavam mais maduras para avançar, embora houvesse ainda muito trabalho de projeto para fazer, que era a linha Lisboa-Porto e a linha Lisboa-Madrid — para essa, julgo que logo na Cimeira de Évora, fixámos novas datas.

Depois, a linha Porto-Vigo, porque era um troço mais curto e parecia muito importante para o norte do País, ou seja, era sentida a sua

necessidade para o norte do País, quer da parte portuguesa quer da parte espanhola, foi tomada como prioridade logo a seguir. Desenvolveram-se também muitos trabalhos relativamente a esta linha e, se não me falha a memória, não na Cimeira de Évora, na cimeira seguinte ou na outra cimeira a seguir, acabámos por fixar também uma data para Porto-Vigo.

Quanto às linhas Aveiro-Salamanca e Faro-Huelva, os seus estudos estavam ainda muito no princípio e, portanto, durante o XVII Governo, não demos prioridade ao desenvolvimento dessas linhas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, embora discorde em absoluto da adjetivação, as opções do Governo de que o Sr. Engenheiro fez parte de construir a linha Lisboa-Porto e a linha Lisboa-Madrid eram consideradas megalómanas, mitómanas e impensadas do ponto de vista da repercussão dos custos nas futuras gerações. Dando como boa essa adjetivação de mitomania, megalomania, investimentos impensados, pergunto-lhe como classificaria o investimento com cinco linhas.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, não partilho da opinião de que eram investimentos megalómanos nem de nenhuma dessas figuras de retórica que algumas pessoas gostam de usar. Acho que estava perfeitamente ao alcance do País fazer essas linhas, que era importante para o País que as fizesse, que era importante para a Europa que as fizesse e estou convencido que acabarão por ser feitas.

Evidentemente que quem acha que três linhas são megalómanas deverá achar que cinco são mais. Mas eu não acho: nem que as três sejam nem que as cinco sejam. São projetos importantes para o País. E, aliás, nós estamos muito atrasados! Se o Sr. Deputado olhar para a rede de alta velocidade em Espanha, vê que não tem qualquer comparação com a

portuguesa. Se olhar para a Europa — para França, para Itália, para o que se está a fazer com a ligação a Inglaterra e mesmo nos países do norte da Europa —, verifica que a rede de alta velocidade é uma rede que continua em expansão e a fazer-se. É um tipo de transporte que, inclusivamente, está a ser aplicado noutras zonas do globo. Lembro que o Brasil tem, neste momento, em estudo a preparação de linhas de alta velocidade, assim como o norte da Europa, para não falar do Japão e da China.

É um meio de transporte muito atualizado, muito voltado para o futuro. Penso que Portugal se está a atrasar muito nesta matéria e que vamos ficar isolados desta rede europeia, se não avançarmos com estas linhas.

Claro que, como dizia alguém, aos portugueses resta sempre a hipótese de ir a Badajoz apanhar a linha de alta velocidade europeia, mas não me parece que seja bom o País ter como meta que os portugueses tenham acesso à linha de alta velocidade europeia a partir de Badajoz.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Antes de passar ao tema Brisa, porque o tempo é bastante curto, posso, então, concluir que, para além do facto formal de o País ter rasgado um compromisso assinado com a vizinha Espanha, as consequências do ponto de vista da perda de fundos comunitários, os impactos negativos na economia pela não criação de postos de trabalho que poderiam ser induzidos por estes investimentos, a inexistência de investimento privado de que este investimento público seria também indutor, enfim, há um conjunto de desvantagens para a economia do País que resulta da opção pela inexecução deste projeto.

Para além disto, posso também concluir em segunda linha que este projeto já representava um *upgrade* relativamente à dimensão inicial da linha de alta velocidade que o Governo Durão Barroso/Paulo Portas tinha

sugerido, em que aí, sim — do meu ponto de vista, que, pelos vistos, não é absolutamente o do Sr. Engenheiro —, Portugal era polvilhado de linhas de alta velocidade e, ao tempo, supostamente, com rentabilidade assegurada. Depois, as duas linhas que finalmente se revelavam essenciais e que eram verdadeiras indutoras de crescimento económico e de emprego foram postas em causa por este Governo.

Sr. Engenheiro, como, de facto, o tempo é muito curto, gostava de passar para a concessão Brisa.

Não podemos falar, no caso da concessão Brisa, de taxa interna de rentabilidade (TIR), uma vez que não há caso-base. Confirma?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Confirmo. Não houve desde o princípio.

A concessão Brisa é uma concessão que, julgo, foi feita ou autorizada em 1972, portanto, deve ser uma das primeiras concessões. Contudo, nessa altura, não foi inscrita nenhuma taxa interna de rentabilidade. E em 2008, foi feita uma revisão do contrato de concessão, que já não era o de origem, porque ele teve uma revisão em 1997. Portanto, em 2008, 11 anos depois, houve que fazer uma atualização do contrato de concessão, porque, entretanto, a Brisa tinha concluído todos os trabalhos previstos nessa concessão, todas as obras, com exceção da ligação do novo aeroporto de Lisboa — estou a lembrar-me dos dois factos mais relevantes — e tinha sido também aprovado o novo modelo de gestão e financiamento da rede rodoviária nacional e da Estradas de Portugal. Nesse sentido, havia que adaptar ou atualizar o contrato que já tinha 11 anos de existência, o que foi feito com essa revisão de 2008, mas os parâmetros iniciais não foram alterados. O contrato é o mesmo, atualizado com alterações em algumas das cláusulas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Podemos, pois, concluir que o instrumento fundamental para acompanhar a evolução desta concessão e a sua própria rentabilidade não existe. É isto?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não existe, porque no contrato de concessão, que me lembre, não foi fixada nenhuma TIR para o projeto nem para ser garantida ao concessionário e, portanto, a gestão era feita com base em objetivos que haviam sido fixados. Havia determinadas obras a construir, estava previsto determinado tráfego em relação ao qual tinha de ser observado se era ou não cumprido e isso estava associado àquelas que eram as situações de equilíbrio ou desequilíbrio do contrato, porque, se a concessão estava assente num nível de tráfego e ele era muito ultrapassado, daí resultavam benefícios para o concessionário que o Estado entendia que não deviam ficar só no concessionário, deviam ser repartidos com o concedente, e vice-versa, ou seja, se o tráfego não viesse a corresponder àquilo que estava previsto como necessário para fazer o equilíbrio da concessão, era necessário estabelecer um novo equilíbrio. Mas isto sempre visto em função daqueles que eram os objetivos iniciais do contrato, onde não havia nenhuma TIR.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, em linguagem corrente e à vista desarmada, para as pessoas perceberem melhor, esta parece-me ser — pelo menos a mim, não sei se ao Sr. Engenheiro também — uma das concessões que tem melhores rentabilidades. É evidente que não podemos apurar a TIR, conforme já concluímos. Contudo, se há concessão rentável, se há concessão com movimento, se há concessão visível, se há concessão aparentemente rica, o caso da Brisa é um caso evidente.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sim, Sr. Deputado. Podemos mesmo fazer um exercício não quantificado, que é o de imaginar o que seria o País — até porque já estivemos nessa situação e recordo-me bem dela — sem a autoestrada A1. Não era, certamente, o mesmo País, não é? E o mesmo se passa com todas as outras concessões rodoviárias que foram sendo construídas, ao longo dos vários anos e dos vários governos. Mas a A1 é um eixo central, é um eixo nervoso fundamental do nosso País em termos rodoviários. É uma linha com uma intensidade de tráfego muito grande e que tem vindo a aumentar. Cá está: ela não só deu resposta àquela que era a procura inicial, como também induziu uma movimentação que não existia no passado, porque era mais difícil o percurso e porque foi criado muito desenvolvimento económico com base na existência desta infraestrutura rodoviária.

Sr. Deputado, se me permite, estava agora a lembrar-me do seguinte: muitas vezes, quando se fala em investimentos, ouço referir se os investimentos são de bens transacionáveis ou de bens não transacionáveis. Parece-me que esta é uma discussão um pouco estreita, porque podemos imaginar o que seria fazermos muito investimento em bens transacionáveis, se o País não tivesse nem barcos, nem comboios, nem estradas. Não serviam para nada esses bens transacionáveis, todos ficariam a morrer nas fábricas onde eram produzidos. Portanto, os bens transacionáveis, só por si... Precisam de ser escoados, precisam de logística, etc.

Lembro-me que uma das primeiras questões desta natureza que tive de afrontar tinha a ver com o projeto de construção dos automóveis em Setúbal, da Autoeuropa. A Autoeuropa colocou a seguinte questão: havia uma coisa absolutamente essencial para aquela fábrica poder funcionar em condições. E o que era? Era uma área de 10 km ou 12 km de estrada sem a

qual as dificuldades, quer no recebimento de matérias-primas quer depois na exportação de veículos, eram muito grandes. Portanto, aquilo era absolutamente essencial. E, nessa altura, para mim, ficou claro que o tal bem transacionável, que era o automóvel, sem a tal estrada, que não era transacionável dentro desta conceção, não tinha valia, tinha muitas dificuldades.

Portanto, o desenvolvimento do País faz-se com muitas coisas, não se pode reduzir a infraestruturas, não se pode reduzir a bens transacionáveis, não se pode reduzir à exportação, há de ser um *mix* equilibrado e coerente de atividades que permita que o conjunto funcione, e as infraestruturas de transportes são absolutamente essenciais para o efeito.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estamos ambos de acordo relativamente ao facto de esta ser das concessões mais dinâmicas, mais rentáveis, mais apetecíveis. Ainda assim, nesta concessão tão rentável, tão apetecível e tão rica, o Estado comparticipa nas ampliações, comparticipa ou comparticipou em obras realizadas na esfera dessa concessão?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, não sei precisar neste momento, não me recordo. Admito que sim, mas não me recordo. Não sei se na revisão de 2008... Em 2008, já todas as obras estavam construídas, pelo que, se houve, foi para trás, porque, em 2008, repito, todas as obras previstas da concessão Brisa estavam feitas, com exceção da ligação ao novo aeroporto de Lisboa. Nessa altura, quer ele fosse na Ota, em Alcochete ou em qualquer outro sítio, estava previsto que tinha de haver uma ligação da A1 ao novo aeroporto de Lisboa e essa construção ainda não estava feita — era a única —, pelo que não houve construção na rede Brisa, que me lembre, na vigência do XVII Governo Constitucional.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Obrigado, Sr. Engenheiro.

Vou só fazer-lhe uma última pergunta que tem a ver com o pressuposto que partimos para esta e para as anteriores, ou seja, que a concessão Brisa é, de facto, uma concessão apetecível, uma concessão das mais engordadas, das mais rentáveis. Mesmo não tendo um caso-base a que nos reportemos para, a partir daí, estabelecermos uma taxa interna de rentabilidade da parceria público-privada, a verdade é que, de facto, pelo menos aparentemente, é das concessões que mais rende.

Então, sendo assim, gostaria da sua opinião, Sr. Engenheiro, sobre o seguinte: este Governo tem vindo, quase freneticamente, a renegociar tudo o que é parceria público-privada e a fazer essa renegociação em termos que são, no mínimo, controversos, para não dizer equívocos, porque aquilo que retira de renda a pagar aos concessionários é trabalho que importa para si próprio e que, provavelmente, ainda custa mais do que o que retira ao preço da concessão. Portanto, numa renegociação que deve ser, provavelmente — o futuro o dirá, a história há de escrevê-lo —, um dos grandes desastres que este Governo está a induzir, então, este Governo, que renegoceia tudo, e que renegoceia tudo de cabeça no ar, conforme vimos ou estamos a ver nas renegociações das subconcessões, por que razão não renegoceia o contrato de parceria público-privada com a Brisa?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Ó Sr. Deputado, isso tem de perguntar ao Governo. Não sei por que é que não renegoceia.

Agora, o que lhe quero dizer, em relação àquilo que referiu, é que vejo de uma forma negativa algumas das ditas negociações que têm sido feitas relativamente a algumas das concessões rodoviárias. Como o Sr. Deputado disse, e bem — já da outra vez, quando cá estive, referi esse

aspecto —, quando se retira... Uma das decisões que tomei relativamente às concessões rodoviárias foi a de que deviam incluir não só a construção da estrada, mas também a manutenção e conservação dessa autoestrada.

Não sei se o Sr. Deputado se recorda, mas em 2005 tínhamos muitos problemas de estradas em muito mau estado e o Orçamento do Estado e a Estradas de Portugal não tinham capacidade, por razões financeiras e outras, para manter o adequado nível de conservação das estradas e das infraestruturas ligadas às estradas, como pontes, viadutos, etc.

Ora bem, pensei que prever os trabalhos de conservação e manutenção de uma autoestrada no âmbito do contrato de concessão era a forma mais inteligente de resolver esse problema. Primeiro, porque ficava assegurado por todo o período da concessão, ficava logo assegurado nas contas da concessão, ficava logo garantido que essa atividade de conservação e manutenção era feita a tempo e horas e em condições. Segundo, por uma outra razão muito importante e muito objetiva a que uma pessoa da minha área de formação talvez seja mais sensível e uma pessoa que seja da área do direito ou da economia possa ser menos, mas quem está mais habituado às questões da construção sabe que há duas formas absolutamente diferentes de o construtor olhar para a construção que está a fazer. E não estou aqui a entrar no campo, digamos, da vigarice ou da intrujice. Não me ponho nesse campo, porque, se me puser nesse campo, então, ainda é pior, o facto de não incluir a conservação só piora as questões. Mas, mesmo no campo da melhor boa fé, há duas formas absolutamente diferentes de olhar para as coisas. A atitude é diferente, como todos compreendem, se tenho de construir uma coisa, e vou fazê-lo da melhor maneira, mas tenho uma informação que me diz que nada tenho a ver com o que se passar a seguir — vendi a obra, vendi o quadro, vendi a máquina de lavar roupa, vendi o automóvel e já nada tenho a ver com isso.

Coisa diferente é vender o automóvel, mas, por exemplo, ter de garantir o seu bom estado de conservação e funcionamento durante os próximos 5 anos. É que não vou construir o automóvel da mesma maneira! Garanto-lhe! Ninguém constrói nada da mesma maneira.

Portanto, ao incluir dentro do contrato de concessão, no concessionário, a responsabilidade da conservação e manutenção da obra, feita em termos que eram fiscalizáveis pelo concedente e que tinham reflexo naquelas que eram as rendas a que o concessionário tinha direito, porque ele recebia-as ou não, conforme cumprisse aquilo que tinha a fazer, isto dava-me a garantia de que aquela obra, durante o período da concessão, ou seja, durante 60 anos, não me dava problemas, já que tinha sido bem construída, porque o empreiteiro tinha otimizado o equilíbrio entre aquilo que gastava ou investia na construção e aquilo que deixava, depois, para as manutenções. E, certamente, ele não ia construir uma estrada em condições tais que lhe durasse 60 anos, mas também não ia construir uma estrada que lhe durasse 1 ano; antes, ia otimizar o período em que a estrada devia funcionar bem e os períodos, de tantos em tantos anos, em que precisava de conservação. Certamente, não seria construída tão bem, tão bem, tão bem, com tanta espessura de cobertura betuminosa, com todos os preceitos da construção tão perfeitos, que durasse 60 anos sem lhe mexer, mas também não faria a obra de tal forma que, dali a 1 ano, já estivesse tudo a cair ou a precisar de reparações importantes. Portanto, esta era uma medida que me parecia inteligente e que ia ao encontro dos interesses do concedente.

Tenho visto que um dos resultados de algumas negociações que se fizeram foi o de retirar essa conservação e manutenção do concessionário e passá-la, de novo, para o concedente, mas penso que isto vai sair mais caro ao País. Não tenho grandes dúvidas a este respeito. Vai sair mais caro ao

País ou porque não é feita a conservação e a manutenção, dado que não vai haver dinheiro para a fazer, ou porque se vai fazer, mas vai sair mais caro fazê-la. E vai sair mais caro fazê-la, porque, logo à partida, o construtor não construiu essa estrada tendo na sua cabeça que terá de ser ele a mantê-la e a conservá-la. Portanto, essa é uma medida que não me parece boa. Aparentemente, dá uma redução, porque, se o concessionário deixar de ter a responsabilidade da conservação e manutenção e esta passar para mim, reduzo essa verba; até parece que reduzi alguma coisa, mas não reduzi nada, aumentei os meus encargos. Disto, não tenho dúvidas.

Depois, há outra razão por que se têm reduzido os custos das autoestradas, e esta compreendo-a, é objetiva: se eu tinha combinado que o senhor fazia 100 km de estrada e, agora, digo que, afinal de contas, faz só 80 km e os outros 20 km não faz, posso reduzir esse dinheiro. Aí o que pode estar em causa é saber quanto é que valia para o Estado, para a economia nacional, a construção e a exploração e a existência desse troço. Se o que se perde por ele não existir é menos do que aquilo que se ia gastar, está bem, posso admitir que se o País não tinha condições para construir e não construiu. Mas tenho visto muitos casos em que o facto de não se construir vai induzir, em termos de desenvolvimento e em termos de mobilidade, um prejuízo maior do que o dinheiro que se iria gastar a construir.

Portanto, não tenho qualquer dúvida que a retirada dos trabalhos de conservação e manutenção vai sair cara ao País. Não tenho dúvidas.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, ao CDS-PP. Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Mário Lino, agradeço-lhe o facto de, mais uma vez, estar aqui entre nós para prestar esclarecimentos.

Como sabemos, e como o Sr. Engenheiro já aqui afirmou inicialmente, na altura em que o Partido Socialista tomou posse, o projeto base do TGV era um projeto com cinco linhas. Esse era o projeto inicial.

Na altura, que avaliação é que o Sr. Engenheiro fazia, no contexto global do projeto, do custo e do benefício que este projeto tinha na sua globalidade?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, já disse e repito que tenho uma apreciação positiva do projeto de alta velocidade no seu conjunto, com as cinco linhas que foram aprovadas para o País. Nunca manifestei nenhuma discordância relativamente a esse projeto ou às cinco linhas.

Constatei, no entanto, que as datas que tinham sido acordadas para a construção das cinco linhas não eram possíveis de concretizar, que o nível de desenvolvimento dos estudos não era igual para as diferentes linhas e que a prioridade portuguesa, no que diz respeito à construção dessas linhas, não era a mesma para todas e, portanto, haveria que fasear de acordo com a realidade objetiva que tínhamos: ver o que era prioritário, o que estava mais avançado e o que ia ao encontro das nossas prioridades.

Assim, demos prioridade à construção de duas linhas e depois, mais à frente, à ligação Porto-Vigo. Por isso é que o que andou mais depressa foi Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto, sendo que Porto-Vigo viria a seguir e depois as outras.

Nunca contestei ou neguei valor à essência da linha Aveiro-Salamanca e da linha Porto-Huelva, mas tive de reconhecer que a prioridade para o País destas linhas não era exatamente a mesma, assim

como o desenvolvimento dos estudos não era o mesmo e, portanto, tínhamos de as fasear de outra maneira.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas tem consciência de que, quando saiu do Governo, não incentivou os estudos sobre esses projetos, praticamente tinha abandonado todo este projeto na sua globalidade e que o tinha reduzido apenas a uma linha, a Lisboa-Madrid?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não é verdade, Sr. Deputado. Não há nenhuma instrução do Ministro das Obras Públicas de então, pedindo à REFER ou à Rede Ferroviária de Alta Velocidade (RAVE) — que era a empresa em que estava a rede de alta velocidade — que parasse. Antes pelo contrário, continuavam a desenvolver-se estudos para as linhas Aveiro-Salamanca e Porto-Huelva. Se quer que lhe diga, dentro destas duas linhas conferimos maior prioridade a Aveiro-Salamanca do que a Évora-Faro-Huelva. Mas todas elas continuaram a desenvolver os seus estudos, aliás, em colaboração com a parte espanhola.

Por isso, não abandonámos. O Sr. Deputado não encontra nenhuma declaração, nem nenhum acordo... Que me lembre, nas cimeiras, as cinco linhas estiveram sempre em cima da mesa, nunca saíram do projeto global da rede de alta velocidade em Portugal.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Como disse, nunca saíram do projeto global, nunca saíram do papel, porque, do ponto de vista prático, tal nunca se veio a concretizar em nenhum estudo mais efetivo, em nenhum estudo mais concreto, em nenhuma avaliação do próprio Tribunal de Contas. Reduziu-se a uma linha e, no segundo Governo do Partido Socialista, veio ainda a reduzir-se a meia linha.

Sr. Engenheiro, este projeto começou com cinco linhas. Gostaria de saber o que se alterou no País (é aí que eu quero chegar), o que mudou para que aos poucos fossem sendo abandonadas estas várias linhas, deixando-as cair — eventualmente no papel fez-se mais um pequeno estudo, mas do ponto de vista efetivo e prático —, até termos chegado a 2011 e o projeto do TGV estar reduzido a meia linha.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, quanto a 2011, só lhe posso responder até 2009, porque depois já não estava no Governo. Esta é a primeira questão.

Segunda questão: não perfilho essa forma de o Sr. Deputado apresentar o problema. Não há nada que esteja na construção que antes não estivesse no papel. Portanto, ao dizer que está no papel é sinal de que, então, está a avançar. Quando não está em lado nenhum é que é pior. Se está no papel... Depois, é preciso saber se o papel está dentro da gaveta ou se está a ser trabalhado em cima da mesa.

Enquanto estive no Governo, as cinco linhas estiveram sempre com os papéis a serem trabalhados em cima da mesa. Torno a dizer-lhe que com prioridades diferentes, com níveis de desenvolvimento diferentes. Mesmo a linha Porto-Vigo, como o Sr. Deputado sabe, tem datas fixadas e acordadas com Espanha para a sua construção, e o projeto estava a ser implementado nesse sentido, quer em Portugal quer em Espanha.

Portanto, as cinco linhas sempre estiveram presentes, nenhuma foi abandonada, continuaram a fazer-se estudos, porque para fazer obras é sempre preciso haver o tal papel, com diz o Sr. Deputado. Foram lançados concursos, foram expropriados os terrenos para a construção das linhas Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e Porto-Vigo. A linha Porto-Vigo tinha a ver com uma beneficiação de um troço da linha que vinha do Porto até Braga

ou de Braga até Vigo, já não me lembro bem. Todos estes trabalhos estavam em preparação e em curso para serem lançados e abertos os concursos para a sua construção.

Quando saí do Governo, estava em apreciação final — foi concluído no Governo seguinte — o troço Poceirão-Caia, estava aberto e a decorrer o concurso do troço Lisboa-Poceirão, que incluía a terceira travessia do Tejo, estavam em curso outros concursos, como o da parte da sinalização, controlo e segurança das linhas. Enfim, tudo isso estava em marcha, Sr. Deputado, ainda que não com o mesmo *timing*, com o mesmo faseamento.

Portanto, insisto: da minha parte, nunca pus em causa o projeto das cinco linhas de alta velocidade em Portugal, que tinha vindo do Governo anterior. Não tenho por hábito achar que, quando muda o Governo, se deve mudar tudo. Se alguma coisa deve mudar, como é evidente, muda-se, mas não só porque mudou o Governo, porque mesmo que fosse o mesmo, se tivesse de mudar, devia mudar-se o que não está bem.

Com base em todos os estudos que tinham sido feitos ao longo de muitos anos, pareceu-me uma decisão acertada, razoável, que havia que implementar, era do interesse do País que fosse implementada. Havia dinheiro, participações muito fortes da União Europeia para essas linhas e nós demos andamento, durante o período do XVII Governo, naquilo que era factível nesse período, que era avançar com as três linhas: primeiro, com Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto e depois Porto-Vigo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O Sr. Engenheiro afirma que havia dinheiro? Tem a noção do que o Estado português teria de desembolsar, por linha e em termos de valor global, para levar este projeto avante?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sim, tinha de desembolsar... Sr. Deputado, volto a dizer-lhe que não trouxe *dossiers* e, portanto, estou a falar-lhe de memória. Julgo, no entanto, que nestas linhas o valor era da ordem dos 12 mil milhões de euros, sendo que comparticipação do Estado seria qualquer coisa como 40%. Havia uma parte substancial que era paga pela própria exploração das linhas, outra parte que eram fundos comunitários e uma terceira parte que, essa, sim, era com comparticipação nacional. Portanto, eu disser 40% seria qualquer coisa como 3 mil milhões de euros ou 4 mil milhões de euros, ao longo de, não sei, talvez 15 anos.

Sr. Deputado, é assim, o que estava previsto era fazer isso, e era bom que fosse feito.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Efetivamente, 40% de 11 mil milhões de euros dará qualquer coisa como 5 mil milhões de euros — coisa pouca, não tem importância nenhuma, porque havia dinheiro para isso...

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Coisa pouca diz o Sr. Deputado. Eu digo que é coisa muita.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não. O Sr. Engenheiro disse que havia dinheiro. Qualquer coisa como 5 mil milhões de euros seria fácil de arranjar, não havia problema nenhum.

A pergunta é: no caso concreto de Lisboa-Madrid, qual era a comparticipação? Quanto é que o Estado português tinha de desembolsar? Sendo este o projeto que estava mais avançado e tendo o Sr. Engenheiro tem uma noção global, terá números concretos relativamente ao custo para o Estado português deste projeto que estava muito mais avançado do que os outros.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não me recordo. O Sr. Deputado tem, com certeza, esses números, não precisa de me perguntar. Se quer saber, tem esses números! Não me recordo do valor. Estou a dizer-lhe que, no conjunto das três linhas, andariam à volta de 40%. Não sei se essa estava acima ou abaixo da média. Não sei, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Eu não sei. Já ouvi vários números, inclusive nesta Comissão. Se a memória não me trai, ouvi aqui que a linha Lisboa-Madrid custaria ao Estado português 146 ou 148 milhões de euros e que tudo o resto era financiamento externo.

Quando o Sr. Engenheiro fala do projeto global de 11 mil milhões de euros, que teria um encargo de 5 mil milhões de euros, eu não consigo mesmo perceber a afirmação que aqui foi feita de que a linha Lisboa-Madrid custaria ao Estado português qualquer coisa como 146 milhões de euros. Então, as outras é que iriam custar os 4,8 mil milhões de euros?

Gostava que nos desse um número mais concreto, porque, sinceramente, quando ouvi esse número, não fiquei nada convencido e espero que o Sr. Engenheiro possa trazer um número mais substancial e mais próximo da realidade.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Eu não ouvi essa informação que o Sr. Deputado disse que foi dada aqui.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Estou a dizer-lhe que foi a hoje Deputada Ana Paula Vitorino que na altura era Secretária de Estado.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, em primeiro lugar, não ouvi. O Sr. Deputado é que ouviu.

Segundo, também convém saber do que falamos. Estou a falar-lhe no encargo global ao longo de, não sei, 10 ou 15 anos. Eu não sei se esse número se refere ao encargo por ano, por exemplo. Portanto, devemos precisar o que estamos a dizer.

Estou a dizer-lhe que, segundo a minha memória, o projeto andaria, no seu conjunto, à volta de 12 mil milhões de euros.

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

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — É o número que tenho na minha memória. A parte que era contribuição nacional devia andar à volta dos 40% — de 35% a 40% —, ou seja, os tais 4 mil milhões, 5 mil milhões nas três linhas.

Vamos supor que a linha Lisboa-Madrid custava 1500 milhões para pagar em 10 ou 15 anos, o que dava 100 milhões por ano. Não sei em que contexto foi mencionado esse número que refere ter sido mencionado pela Sr.^a ex-Secretária de Estado e não posso responder por isso. Mas os números estão escritos em vários sítios, em várias intervenções, nos projetos, estavam no *site* do Ministério das Obras Públicas. Portanto, Sr. Deputado, é caso para dizer: «Espere aí um pouco que eu vou ali e já venho, vou ali consultar e já lhe digo!» Mas os números são públicos, não precisamos de estar a inventar.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — São públicos, mas são contraditórios.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não, não sei se são contraditórios ou se é o Sr. Deputado é que os está a tornar contraditórios. Se eu disser que são 1500 milhões de euros em 10 anos ou se disser que são 150 milhões de euros por ano, estou a dizer a mesma coisa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Está a dizer a mesma coisa se for nesse enquadramento, mas não foi aquele que foi aqui feito ainda no outro dia, em que foi diabolizada a questão de o TGV não ter sido concretizado, pelo menos nesta fase, e foi dito que houve um prejuízo muito significativo para o País...

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — E houve!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — ... que custaria apenas 146 ou 148 milhões de euros. Quando muito, segundo aquilo que o Sr. Engenheiro diz, seria vezes 10 anos ou, então, vezes 15 anos, o que já não seria 1,5 mil milhões de euros, mas 2 mil milhões de euros. São os números que temos.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, permite-me?

Peço desculpa, enfim, porque não queria abusar deste diálogo, mas pode ser útil. Quero confinar-me às regras da Comissão.

Se me permite, quanto a dizer «ah, mas isso custa dinheiro», não há nada que não custe dinheiro! Para fazer a Avenida da Liberdade teve de custar dinheiro! Para fazer o porto de Lisboa teve de custar dinheiro! Para fazer o Hospital de Santa Maria teve de custar dinheiro! Portanto, Sr. Deputado, se não fizer, poupa uma «pipa de massa»! Se mandar o Parlamento todo para casa, só em salários dos Deputados poupa imenso

dinheiro! E o Governo, se tiver só com um ministro, porque tem menos carros, etc., poupa imenso dinheiro! Mas essa não é uma maneira de pôr o problema, Sr. Deputado!

Penso que o que temos de ver é se aquilo que estamos a investir compensa as vantagens que tem — isso, sim! Eu posso dizer que uma escola não me fornece dinheiro nenhum, que eu só gasto, mas não recebo: os alunos não me pagam a tarifa para passarem a porta, os professores também não pagam... Então, só estou a gastar dinheiro. Não! Não estou a gastar a dinheiro! Estou, sim, a beneficiar o País, porque gastei dinheiro para ter um benefício: mais qualificações, etc. Bem, isso é evidente.

Portanto, Sr. Deputado, o argumentar que custava 4 mil milhões ou 40 mil milhões de euros, não me diz nada. Se o Sr. Deputado me disser que custava 4 mil milhões, mas tem benefício para o País de 10 mil milhões, eu acho que é uma burrice não o fazer, se me permite.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, nessa lógica da burrice, por que é que o Governo do Partido Socialista suspendeu o troço Lisboa-Poceirão em 2010?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — O Sr. Deputado tem de perguntar o porquê ao Governo do Partido Socialista de 2010 e não a mim, que sou do Governo do Partido Socialista de 2009.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, posso depreender que o Sr. Engenheiro, como não estava lá, depreende que foi uma burrice do Partido Socialista ter suspenso o tal grande projeto que aqui defende Lisboa-Poceirão.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É uma opinião que respeitamos.

Para concluir, deixe-me dizer o seguinte: na altura, numa entrevista dada pela então Secretária de Estado Ana Paula Vitorino, foi afirmado *Suspensão de troço Lisboa-Poceirão «é de bom senso»*: «A Deputada do PS (...) considerou, esta segunda-feira, ‘de bom senso’ que o Governo suspenda o concurso para o segundo troço do TGV por estar em gestão e por causa do pedido de ajuda financeira externa. ‘Parece que é uma decisão de bom senso por várias razões’, disse a Deputada, apontando em primeiro lugar o facto de o País entrar ‘em plena negociação com o BCE, FMI e com a comissão europeia para negociar uma assistência financeira’ .»

Ou seja, mesmo perante esta situação, até mesmo perante afirmações de alguns dirigentes do Partido Socialista, o Sr. Engenheiro classifica esta suspensão como uma burrice do Partido Socialista.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não! O Sr. Deputado é que está a classificar! Eu não classifiquei nada.

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

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não! Sr. Deputado, estas sessões têm a vantagem de serem gravadas. E, portanto, garanto-lhe que não encontra nessa gravação a afirmação de que essa suspensão... Eu não referi isso!

Em 2010 o Governo resolveu suspender, nesse momento, como disse o Sr. Deputado, o troço Poceirão-Caia. Eu não sei em pormenor as razões, não fiz parte desse Governo, não posso estar a comentar essa decisão.

Como também não estou a comentar a decisão, em particular, de o Governo atual ter suspenso este ou aquele projeto.

Estou a dizer-lhe, como apreciação global, que o projeto de alta velocidade, na minha opinião, é um projeto estratégico para o País, que nós devíamos fazer os possíveis e os impossíveis para o levar por diante, que, se não levarmos, não vamos gastar dinheiro, claro — mas qualquer coisa que a gente não faça vai poupar dinheiro —, mas tem um acréscimo que é deixarmos de aproveitar os fundos comunitários, que são valores muito significativos, para a construção desse projeto e ficarmos fora desse projeto relativamente à Europa. E eu acho que isso é mau para o País.

Agora, se o Sr. Deputado disser: «Mas eu, neste momento, tenho esta dificuldade e não posso!» Está bem! No entanto, Sr. Deputado, uma coisa é dizer «isto tem de se fazer, só que não tenho tempo ou não tenho capacidade de o fazer hoje e só vou fazer amanhã», outra coisa é dizer «isto é uma megalomania»! São duas coisas completamente diferentes: uma é retirar validade, valor, importância, caráter estratégico ao projeto, o que eu acho que é um erro; outra coisa é avaliar. Eu também lhe disse que herdei cinco linhas e resolvi dar prioridade a três. E não porque achasse ou tenha dito que as outras duas era um projeto megalómano. Disse, sim, que não estava em condições de avançar e que não me parecia tão prioritário atacarmos ao mesmo tempo as cinco linhas e, portanto, atacámos três. Não por considerar que o projeto era megalómano. Nunca me ouviu dizer isso. Portanto, não confundamos as coisas.

Relativamente até 2009, as cinco linhas de alta velocidade estiveram sempre sobre a mesa, com níveis de desenvolvimento diferentes, e a ideia que estava programada, com datas fixadas, a cumprir, era Lisboa-Madrid, Lisboa-Porto e Porto-Vigo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, por que é que, na altura, o Governo optou por fazer isto em dois troços, Lisboa-Poceirão e Poceirão-Madrid?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, essa questão foi, na altura, explicada.

Resolvemos fazer essas linhas por troços, como íamos fazer as outras — também não íamos construir a linha Lisboa-Porto com um troço só —, porque tínhamos de encontrar uma solução que fosse compatível com as regras europeias, mas que, de alguma forma, facilitasse ou permitisse que o maior número de empresas portuguesas pudesse intervir. Se eu fizesse um concurso único para as cinco linhas de alta velocidade, bom, só uma enormíssima multinacional americana ou chinesa seria capaz, se calhar, de construir, teria arcaboço financeiro e técnico para o fazer.

Nós achávamos que não, que devíamos encontrar uma solução — aliás, como a Espanha e outros países têm feito, como é normal. Devíamos encontrar uns troços que fossem tão compridos quanto possível, porque se fosse aos bocadinhos muito pequeninos depois teria problemas de articulação e de compatibilização dos vários traçados, dos vários métodos, etc., mas não com um tamanho que impedisse que empresas portuguesas pudessem concorrer. Foi essa a principal razão, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, vou passar, agora, rapidamente, no pouco tempo que me resta, à concessão Brisa.

Foi aqui referido pelo Partido Socialista que é uma concessão rica, apetecível e que o Estado ainda comparticipa nessa concessão. Como o Sr. Engenheiro disse que as obras estavam todas feitas, tirando a ligação ao

aeroporto, não percebi bem qual era a comparticipação que o Estado tinha nisso.

Depois, foi ainda afirmado: «O Estado, o atual Governo, renegoceia tudo. Por que razão não renegoceia o contrato com a Brisa?» Não sei se o Sr. Engenheiro teve a noção de que isto foi uma forte crítica à renegociação, que tem apenas quatro anos, que o Sr. Engenheiro fez em 2008 e em que pôs no prazo desta concessão mais 27 anos!?

O que o Partido Socialista aqui afirma é que essa renegociação foi péssima para o Estado, não defendeu os interesses do Estado, e que este Governo devia renegociar essa concessão, que é apetecível e rica, e que na altura não foi bem renegociada em nome do Estado. Isto é diretamente uma crítica ao Sr. Engenheiro que foi o principal responsável por esta renegociação.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, não tenho esse entendimento ou faço essa interpretação acerca das informações dos Deputados nem tenho que me pronunciar sobre isso! O Sr. Deputado faz as interpretações das intervenções dos Deputados que quiser! Eu, sobre isso, não intento, não quero pronunciar-me!

O que lhe quero dizer é que essa renegociação, contrariamente ao que disse — não sei se disse como figura de retórica ou se está, de facto, convencido de que foi má para o Estado, eu acho que não foi —, foi boa.

Aliás, não me consta que uma entidade sempre tão atenta e tão crítica na apreciação dessas matérias como o Tribunal de Contas tenha emitido qualquer juízo negativo acerca da revisão desta concessão.

Acho que foi uma boa revisão, foi uma revisão que atingiu os seus objetivos, o Estado saiu beneficiado, atualizou uma concessão que já tinha

11 anos e, que, entretanto, tinha tido outras evoluções, até técnicas, etc. Foi uma renegociação que atingiu os seus objetivos.

Portanto, eu não entendi que o Sr. Deputado do Partido Socialista tenha feito nenhuma crítica. Mesmo que o tivesse feito, isso não me faria mudar de opinião. A minha opinião é esta, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, o Sr. Engenheiro entende que foi uma boa renegociação e, por isso, como vai só a quatro anos, está bem e acautelou os interesses do Estado, não precisa de ser renegociada?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, isso tem de ser apreciado por quem está no Governo agora.

Na altura em que a fiz, acho que foi uma boa renegociação, atualizou o contrato e o concedente ficou satisfeito.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Vão quatro anos, Sr. Engenheiro!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Pois, é. Há quatro anos, mas, como eu não estou no Governo há dois ou há três, não sei o que se passou entretanto com a concessão. Não tenho conhecimento de que tenha passado nada de especial. Portanto, a negociação que foi feita foi boa e teve bons resultados para o Estado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Acha que há necessidade de renegociar esta concessão?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, eu não posso achar nem deixar de achar! Eu não tenho esse *dossier* em mãos, não sou responsável

pela gestão dessa autoestrada nem de nenhuma! Como quer que eu lhe emita uma opinião sobre uma matéria que não sei e da qual não tenho informação?! Sei lá! Tem de perguntar ao atual Governo...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, isso é pouco convincente. Se eu tivesse renegociado uma concessão há quatro anos para um espaço temporal de 27 anos, ao fim de quatro anos estar a admitir que a concessão pode ser novamente renegociada, só podia tirar uma conclusão: que admito que ela foi mal renegociada! É que estamos a falar num espaço temporal de 27 anos e só passaram quatro!

O Sr. Engenheiro está a admitir que essa concessão pode e deve — não disse que deve, mas que pode, eventualmente, que não sabe — ser renegociada nesta fase, passados quatro anos. Logo, admite, está implícito, que a renegociação que fez não serviu os interesses do Estado. Ou seja, vai ao encontro do que o Partido Socialista diz, isto é, que foi mal renegociada e que este Governo tem de a renegociar, porque ela é rica e apetecível. Desculpe, mas as palavras não têm segundas interpretações. São muito claras. Foi isso que aqui foi dito e é essa a interpretação que o Sr. Engenheiro tem: ou defende aqui, claramente, a negociação que fez para 27 anos ou, então, está envergonhado da renegociação que fez há quatro anos, porque está a admitir que ela possa ser novamente renegociada ao fim de quatro anos.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, eu não tenho muito jeito para jogos de palavras nem sou apreciador.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não são jogos, são realidades!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não!

Sr. Deputado, vejamos! Primeiro, torno a dizer-lhe que acho que a renegociação da concessão que foi feita em 2008 foi uma boa negociação, atingiu os seus objetivos, o Estado tirou daí benefícios e também foi bom para a concessionária, porque, quando as coisas ficam mais claras e mais adequadas, é bom para todas as partes envolvidas. Não foi uma concessão feita para tramar a concessionária.

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

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, não foi uma concessão feita para tramar a concessionária. Também não foi muito bom para o Estado, porque enganámos a concessionária, não! Não foi isso! Foi uma boa negociação que as partes fizeram e com o resultado a que chegaram. Este é o primeiro ponto.

Segundo ponto: o facto de eu fazer uma negociação este ano não é razão para dizer que no ano seguinte não tenha de fazer outra vez! O Sr. Deputado pode perguntar: «Mas isso será normal?» Não, não será. Mas pode haver alterações que tenham ocorrido que justifiquem.

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

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Eu não sei se há, se não há, nem me vou pronunciar sobre isso. Garanto-lhe, no entanto, que a negociação feita em 2008 foi uma boa negociação.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, ao PCP. Tem a palavra o Sr. Deputado José Alberto Lourenço.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Mário Lino, começo por o cumprimentar, assim como os Colegas Deputados.

A importância da rede ferroviária para nós, quer a rede ferroviária normal quer a rede ferroviária de alta velocidade, é inquestionável por razões económicas, por razões energéticas e por razões ambientais.

Aliás, entendemos que a ferrovia é não apenas importante no acelerar do transporte de mercadorias para o exterior, como também é importante na rede interna, na forma como as mercadorias são transportadas no interior do País. Enfim, sobre isso, poderíamos falar, mas não é o tema desta audição, sobre o que aconteceu no interior do País a propósito da rede ferroviária, sobre o que tem vindo a acontecer.

Para nós, pode naturalmente ser questionável o *timing* da construção. Enfim, de acordo com as possibilidades do País, pode discutir-se se avançam duas linhas, se avançam três, se o *timing* são três anos, se são seis anos, se são nove anos, enfim, e até mesmo os traçados.

No entanto, a rede de alta velocidade e a rede ferroviária são, para nós, a solução de futuro e o País só terá a perder se não tiver uma boa rede ferroviária, quer internamente quer uma que o ligue aos outros países, naturalmente, através de Espanha.

Aquilo com que não concordamos, e é público, é com a forma como estas obras foram lançadas, ou seja, com a solução das parcerias público-privadas.

A primeira pergunta que gostaria de fazer ao Eng.º Mário Lino é a seguinte: com o distanciamento que o tempo que passou lhe dá, o Sr.

Engenheiro considera ainda que o modelo utilizado das parcerias público-privadas, que foi maciçamente (enfim, podemos dizê-lo) utilizado pelos Governos anteriores, nomeadamente pelo Governo socialista, é a solução ideal para a construção e exploração destas infraestruturas ferroviárias e rodoviárias? Gostaria de ter a sua opinião sobre esta matéria.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado José Lourenço, compreendi bem a sua pergunta. Aliás, essa matéria, como, provavelmente, estará lembrado ou não se admirará, foi sempre muito discutida de todas as vezes que eu vim ao Parlamento discutir essas questões com a bancada do Partido Comunista e eu sempre disse que, não concordo, mas compreendo o vosso ponto de vista, o vosso raciocínio.

Primeiro, a solução de parceria público-privada é uma solução que, como o Sr. Deputado disse, foi muito usada em Portugal e eu digo-lhe em Portugal e em muitos outros países da Europa e fora da Europa. Certamente compreenderá que não é tudo um bando de incompetentes por esses países fora que resolveram inventar ou descobrir uma solução desse tipo.

O lançamento das parcerias público-privadas em qualquer área, e no caso da alta velocidade Poceirão-Caia, foi objeto de estudos preliminares e uma das coisas que foi estudada foi, precisamente, quais seriam as vantagens da modalidade de parceria face às soluções, às modalidades tradicionais. Ou seja, o Estado lança um concurso, alguém faz a obra e o Estado fica a gerir. Isso foi estudado no relatório e esse relatório, que foi feito por uma equipa de peritos nomeada pelo Ministro das Finanças e pelo Ministro das Obras Públicas, de acordo com a lei, concluiu das vantagens da parceria público-privada. E há várias vantagens. Há um documento que está na *Internet* e que foi feito, aliás, pelo Ministério das Finanças, que é uma espécie de manual: o que é uma parceria público-privada, para que

serve, quais as vantagens e as desvantagens, etc. Esse documento explica tudo muito bem e é muito claro no que respeita às parcerias público-privadas.

As parcerias público-privadas pressupõem projetos em que é necessário um grande esforço financeiro, principalmente na fase de construção. E o Estado não tem capacidade para arcar com aquele montante global de investimento num período de três ou quatro anos que é o tempo que dura a construção, mas já tem por um período de 30 anos.

Se o Sr. Deputado quer comprar uma casa e não tem dinheiro para pagar essa casa durante os seis meses ou um ano que leva a construí-la, tem de encontrar uma outra solução que não seja ir ao seu orçamento — assim como o Estado não pode ir ao Orçamento do Estado buscar as verbas. Portanto, pode pedir emprestado ao banco, o banco empresta e o senhor manda construir a casa. Esta é uma solução.

Há, no entanto, outras razões que levam a fazer uma parceria que não só a questão financeira.

A segunda questão é a seguinte: um projeto com uma complexidade grande, não só na fase de construção como na fase da operação, requer que haja entes muito especializados nessa construção e nessa exploração.

O Estado, embora tenha empresas, como é o caso da REFER, que é uma boa empresa, e da CP, que são empresas competentes na área da construção... Bom, da construção não, porque a REFER não constrói, manda construir. Enfim, são competentes na fase de exploração das linhas, mas há vantagens em que seja um operador que se responsabilize.

As parcerias são instrumentos feitos em regime de concorrência, há vários concorrentes que concorrem à parceria, pelo que cada um vai procurar otimizar as coisas de forma não só a fazer a construção mais económica que pode, mas também que seja duradoura, porque vai ter de

ficar com essa construção na mão durante 60 anos, logo, se aquilo não está bem construído, vai sair dos seus custos ter de andar a reparar e a abater. Portanto, vai otimizar a construção e vai ter de fazer uma exploração que lhe garanta recuperar o dinheiro que investiu ou parte do dinheiro que investiu. Se ele não faz um projeto bem feito, aparece outro que faz melhor e é o outro que ganha. Isso obriga a que os concorrentes encontrem formas muito eficientes de investir na construção, de fazer uma construção com qualidade, que reduza, depois, os custos de manutenção e de reparação e que, além disso, faça uma exploração que lhe permita ser ressarcido daquilo que ele investiu, porque, se ele pensa que vai ganhar mais do que pode ou do que deve, há outro concorrente que lhe vai ganhar nessa concorrência.

Portanto, temos projetos que envolvem grandes qualificações, competência e experiência em termos de construção, manutenção, conservação e exploração e que requerem entidades que tenham capacidade de recorrer a meios financeiros próprios ou de terceiros, isto é, da banca.

Mesmo no caso em que o Estado pode recorrer à banca os meios financeiros, como o Sr. Deputado sabe, a contabilidade pública ou nacional (não sei como está agora, porque também vai mudando ao longo dos anos) não é feita da mesma maneira, porque, se o Estado vai ao banco pedir dinheiro emprestado, o Estado fica a dever ao banco e isso entra no défice do Estado; se quem vai ao banco é a empresa concessionária, quem fica a dever é a empresa concessionária, não é o Estado, mas o Estado tem de lhe pagar x por ano, sendo o seu encargo anual e de determinado montante.

Nesse sentido, há um conjunto de razões que levam a considerar em determinado sentido. Por isso, faz-se um estudo comparativo e, no caso da alta velocidade, esse estudo comparativo foi feito.

A minha convicção, Sr. Deputado, para abreviarmos as coisas, é a seguinte: compreendo, face à conceção geral que o Partido Comunista tem destas coisas, o seu ponto de vista, mas quero dizer-lhe que, se o PCP estivesse no poder, não construía estrada nenhuma nem construía alta velocidade, porque não tinha capacidade para o fazer — nem financeira, nem técnica nem de gestão. Por essa via, não ia lá.

Esta é a minha convicção, Sr. Deputado, não nos zangamos por causa disto. Quero dizer-lhe que não é só uma questão opinativa...

Aparte inaudível na gravação.

O que é que nunca se experimentou?

Aparte inaudível na gravação.

Não, isso não é verdade! Há muitos e muitos países!

Aparte inaudível na gravação.

Agora, não interessa discutir isso, Sr. Deputado. Aliás, não quero participar nesses particulares entre os Srs. Deputados, não estou nesse registo.

Queria dizer-lhe o seguinte: a comissão que avaliou, comparou as hipóteses e concluiu. O Sr. Deputado pode dizer que o estudo está mal feito, mas não foi a opinião do Sr. Ministro das Finanças nem a minha. Foram pessoas competentes que fizeram esse estudo, que avaliaram e que concluíram das vantagens da solução parceria público-privada. É só isso que lhe posso dizer.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Engenheiro.

Permita-me que lhe diga que acho fraco, acho mesmo muito fraco, o argumento da complexidade para não ser público, porque esse tem sido o argumento utilizado das mais variadas formas para tirar muitas coisas do público, para fragilizar o setor público, considerando sempre: «Pois, isto é extremamente complexo! Isto só pode ser feito por equipas de uma complexidade... Têm de vir técnicos daqui e dali, têm de se fazer *project finance*...!» Ou seja, que são coisas de uma complexidade que o comum dos mortais, nomeadamente o público, que é uma coisa muito baixinha, não consegue fazer.

A principal razão, o Sr. Engenheiro disse-a no fim, do meu ponto de vista e do nosso ponto de vista, e toda a gente sabe isso hoje: desta forma ultrapassavam, pela porta de trás, os chamados critérios de convergência. É que o tal critério do défice escapava, porque todo este endividamento que está aqui e que é feito indiretamente através de um parceiro, mas que custa dinheiro a todos nós, não aparecia refletido nas contas. Isto não é uma originalidade portuguesa, como sabemos. Aliás, estas coisas começaram por se fazer noutros países, e o Governo de então, o Governo socialista, obviamente seguiu essas práticas.

Eu percebo no sentido de que a obra tinha de se fazer, havia critérios, havia que ultrapassá-los, e essa história funcionou durante algum tempo, até que chegou uma altura em que se disse: «Acabou! Vamos meter tudo no bolo!» E aquilo que parecia um ovo de Colombo, afinal, mostrou à saciedade que não serviu, no sentido de que, por um lado, devemos mais e, por outro lado, descobriu-se a careca e percebeu-se que havia uma série de endividamento que estava fora, que estava nas parcerias público-privadas.

Para mim, esta é a razão fundamental. Quanto à razão da complexidade, para mim, desculpem, mas não nos tomem por tolos... E não me refiro a nós, mas aos portugueses. Não tomem por tolos os portugueses, que eles não são! Essa não pode ser a razão. Estamos a falar de negócios, com toda a legitimidade que o privado tem nesta matéria — e não discuto isso! É evidente que ao privado surge-lhe a possibilidade de fazer um negócio em que se junta ao Estado e assume determinadas responsabilidades que, diga-se de passagem, são muito fáceis de assumir, porque o garante é o Estado e não há grupo financeiro, não há banco, que não empreste dinheiro a um determinado consórcio, sabendo que ele vai construir para o Estado.

Portanto, o privado defendeu e, muito bem, os seus interesses; o público tramou-nos, porque foi seguida uma técnica que, mais tarde, se veio a descobrir, que, enfim, eram formas encapotadas de fugir ao défice.

Para mim, esta é a razão fundamental. Agradeço o seu esclarecimento, mas acho que bateu ao lado.

Tenho uma outra questão para lhe colocar que me parece importante e que é esta: existia alguma imposição por parte da União Europeia no sentido de obrigar a que estes projetos de comboios de alta velocidade seguissem a metodologia das parcerias público-privadas? Tem ideia disso?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, começando pelo fim, digo-lhe que não, não tenho ideia nenhuma de que houvesse uma imposição. Nunca vi nenhuma imposição da União Europeia no sentido de se recorrer a esta ou àquela forma.

A União Europeia pode achar que há umas formas que lhe parecem bem e outras que, eventualmente, se as apresentássemos, lhe suscitassem

dúvidas. Mas a União Europeia, até porque vai ter de financiar uma parte substancial do projeto, tem uma palavra a dizer nessa matéria.

Assim, se eu apresento uma forma de financiar o projeto que a União Europeia acha negativa, na qual não acredita, ou que acha que tem muitos inconvenientes, é natural que levante o problema, mas o contrário, ou seja, a União Europeia dizer «tem de recorrer a esta forma!», nunca vi.

Contudo, Sr. Deputado, deixe-me voltar um pouco atrás, porque o Sr. Deputado, no meu entender, não colocou bem a questão.

Primeiro, eu não lhe disse que a razão pela qual se fazia ou não uma parceria público-privada é por o projeto ser muito complexo...

O Sr. José Alberto Lourenço (PCP): — Era uma das razões!

O Sr. Eng.º Mário Lino: — Disse que essa era uma das muitas razões. Só essa não seria suficiente. São várias razões, é um *mix* de razões, é um conjunto de razões, e essa é uma delas.

Por outro lado, o Sr. Deputado, na minha opinião, também não compreendeu bem o que se passou com a questão de o endividamento associado às parcerias público-privadas ser considerado ou não ser considerado.

São duas coisas distintas. Antes, a União Europeia tratava dessa matéria, designadamente na área dos transportes, de uma forma. Por exemplo, os défices das empresas, como a Carris, não contavam para os critérios da União Europeia, e não contavam em Portugal como não contavam noutros países. Depois, passaram a contar ou, pelo menos, uma parte passou a contar. Esta é uma questão.

Mas eu não estou a falar nisso. É que, independentemente dessas questões, como lhe disse e está demonstrado no tal relatório, é mais barato.

Não foi porque havia uma forma de fugir a qualquer critério que se utilizou a parceria público-privada e, agora, como essa forma já não é permitida, que grande chatice — não, Sr. Deputado! Mesmo agora, neste momento, com o mesmo projeto, eu acho que a solução público-privada, provavelmente, é a mais interessante para o País.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Tem essa convicção?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sim, tenho.

E digo isto, porque o relatório que foi feito pela comissão que estudou essa parceria, como das outras comissões que estudaram as outras parcerias, não concluiu que a melhor solução era a solução tradicional, mas que, para tirar partido do facto de se poder torneir a questão do investimento público... Não, não foi isso! É que ela é a melhor, ponto final! Feitas as contas, é a melhor solução, ponto final.

Depois, se elas contam ou não contam para o endividamento público, ou se não contavam antes e contam agora, essa é outra questão — que pode levar a que numa determinada situação seja mais uma razão ainda, mas não era a razão fundamental. É que essa solução era globalmente a considerada mais interessante. Estou convencido que sim. E vejo que países onde há experiências, histórias e até partidos com configurações e ideologias muito diferentes recorrem a esta solução.

Certamente, porque ela tem uma valia própria, senão tinha isto muito discriminado por países ou por regimes, e não é assim. O recurso às concessões, que é uma forma de parceria público-privada — principalmente, quando há investimento envolvido, não é a concessão apenas de um serviço, mas uma concessão associada à construção —, é utilizado em todos os países, mesmo na China e em Cuba, Sr. Deputado.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Mas o Sr. Engenheiro tem a noção de que somos o país de Europa que tem mais concessões público-privadas, que somos avançados em relação aos outros? Por que é que os outros países não recorrem tanto, como nós — que é vimos nelas a fonte de todas as virtualidades —, às concessões público-privadas? Não há nenhum país na Europa que tenha... Não há nenhum!

Repare: não estou a dizer que se devem abolir as concessões público-privadas. Nós não dizemos isso. Contudo, pergunto — provavelmente, não terá resposta — por que é que em Portugal, de um momento para o outro, passaram a ser poucas as grandes infraestruturas que não eram construídas dessa forma! Não há nenhum país! Os outros não fazem contas?! Os relatórios que fazem nos outros países não se debruçam sobre esta matéria, sobre as vantagens e as desvantagens?! Ou será que isto não tem antes a ver com a situação económico-financeira dos próprios Estados e com a forma como eles olham para o setor público e para o setor privado e procuram, no fundo, maximizar o interesse público, mesmo nas parcerias que se fazem com o setor privado? Repito, que não entendemos que não se possam fazer em nenhuma situação, não é isso que está em causa.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, em primeiro lugar, não sou da opinião de que Portugal seja o país da Europa com mais parcerias público-privadas. O Sr. Deputado teria de me demonstrar isso e eu faria um esforço para demonstrar o contrário. Não é.

Contudo, acho isso irrelevante, porque não consigo perceber esse tipo de argumento que é recorrente no nosso País. Por um lado, se somos o país da Europa que tem mais, perguntamos por que é que havemos de ter

mais se os outros têm menos — estamos a ser burros. Por outro lado, se somos o país que tem menos, perguntamos porque é que somos os últimos.

Quer dizer, o Sr. Deputado tinha de fazer um cálculo e dizer: em parcerias público-privadas devíamos estar em sétimo lugar. E em mortalidade infantil no primeiro ou no segundo? E em escolaridade obrigatória no quinto ou no sétimo?

Não consigo raciocinar assim, Sr. Deputado. Acho que o País tem de utilizar as melhores soluções, independentemente de em Espanha ou de em França as usarem ou não e de serem maioritárias ou minoritárias na Europa.

Se o Sr. Deputado me disser «bom, mas pelo menos há que pensar o seguinte: se vamos para uma solução que mais ninguém adota, temos de pensar bem se somos nós que estamos no caminho certo e os outros todos no caminho errado ou se somos nós que estamos aqui a não ver alguma coisa». Eu compreendo.

Contudo, em coisas em que Portugal está em quinto, em terceiro ou em sétimo lugar, começar a dizer «mas por que é que Portugal está em terceiro lugar? Se calhar, está mal!» Não, acho que está ótimo. Era bom que estivesse em primeiro.

Portanto, para mim, o número de parcerias público-privadas que se fazem nos países europeus não é relevante.

Independentemente disso, não me parece que corresponda à verdade que Portugal seja o país com mais parcerias público-privadas. Aliás, já tenho ouvido pessoas que conhecem bem essa matéria afirmarem o contrário.

O Sr. José Alberto Lourenço (PCP): — Já vi referências sobre isso.

Sr. Engenheiro, mais do que o número — não é o número em si que está em causa —...

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — É a percentagem do PIB!

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — ... o que pretendemos demonstrar é que desta forma, com este tipo de soluções e não defendendo o interesse público em muitas destas soluções, o que se pretendeu foi fazer obras fugindo à questão do défice e criando uma situação em que o interesse público não foi defendido, nomeadamente nesta questão do comboio! É aqui que queremos chegar! Não se trata de estarmos em primeiro, em segundo ou em terceiro lugar. Diria que quando muito esta pode ser uma questão de reflexão. Refletimos sobre muita coisa, e vale a pena refletir sobre isto e perceber quais são os interesses!

Sr. Engenheiro, nós — e os portugueses, genericamente — não andamos a dormir! Quem ganhou? É essa a pergunta que se faz! Quem ganhou com estes negócios? Quais são os grupos que estão por trás destas parcerias? Aqui é que está o cerne da questão! Saber quem é que ganhou com isto! Porque estas coisas têm sempre por de trás uma outra motivação! Se somos o primeiro, o segundo ou o terceiro pode não ser motivo de discussão.

Vou passar à questão seguinte, porque penso que o meu tempo...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já ultrapassou o seu tempo. Tem de concluir.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, queria colocar só mais duas questões que têm que ver com a Brisa, após o que termino.

Penso que a primeira já foi aqui um pouco...

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

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, agradeço-lhe que me dê só 1 minuto.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, só lhe dou esse minuto se não intervier na segunda ronda. Caso contrário, não lho posso dar.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, só lhe fiz esse pedido, porque vou ter que sair.

O Sr. **Presidente**: — Então, agradeço que conclua rapidamente.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Engenheiro, a questão que quero colocar-lhe tem que ver com a Brisa, que já foi respondida em parte pelo Sr. Engenheiro.

Gostaria de saber se acha que se justificou a renovação desta concessão, tendo em conta que, passados os tais 27 ou os mais de 20 anos sobre a concessão, se mostrou que ela era altamente rentável e, mais ainda, que esta concessão se faz através de um dos eixos fundamentais do nosso País hoje — que é, no fundo, o eixo central — e que há quase um monopólio em relação a uma determinada concessionária, que é a Brisa.

Ora, a primeira pergunta que faço é se continua a ser de interesse público manter-se esta concessão ou se o Estado, usando o direito que a lei lhe dá, deveria, nessa altura, assumir esta concessão.

A segunda pergunta, para acabar a minha intervenção, é a seguinte: lembra-se se na última renegociação foi equacionada a possibilidade de alterar o sistema de portagens, no sentido de se usar um sistema portagens mais eficiente e, dessa forma, poder reduzir consideravelmente o número de trabalhadores?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já excedeu largamente o tempo, sendo que já consumiu o da segunda ronda.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, se entendi, a primeira pergunta que me colocou é se eu acho que não teria sido melhor o Estado acabar com a concessão.

Acho que não, Sr. Deputado. Penso que essa concessão funciona bem, cumpre os seus objetivos e é também uma solução boa para o Estado. E, parafraseando uma frase que se costuma usar no futebol, «equipa que está a jogar bem não se deve mexer». O País tem tantas coisas importantes para resolver...

Podemos ter a ânsia de mexer em tudo e de alterar tudo permanentemente, mas não me parece que a concessão Brisa constitua algum problema para o País ou para o Governo. É uma concessão que está a funcionar bem, as obras foram feitas, a estrada é mantida em boas condições e tem um bom contrato de concessão atualizado. Portanto, não me parece que se justifique que agora o Estado diga: «Não! Tenho muito que fazer, mas vou arranjar aqui mais uma coisa para fazer; passe para cá a concessão, que nós agora vamos montar um estrutura para a acompanhar e para fazer as obras de reparação e de manutenção...» Não me parece que isso tenha vantagens, Sr. Deputado, mas enfim...

Relativamente à concessão Brisa, acho que respondi.

A sua segunda pergunta era...

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Se na renegociação...

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Ah!...

Sr. Deputado, que me lembre, essa questão da nova forma de portajar só apareceu quando tomámos a decisão... Quer dizer, quando tomámos a decisão, não vislumbrámos logo todas as soluções técnicas.

Mas julgo que foi por volta de 2008 que se decidiu, de acordo com um conjunto de critérios que foram definidos e aplicados a todas as SCUT que existiam, se se justificava a partir daquela altura introduzir portagens nalgumas das SCUT e concluiu-se que se devia introduzir portagens nalgumas das SCUT. E é na sequência desse processo, quando se decide introduzir portagens, que temos de comparar soluções para pôr as portagens.

Quando as chamadas SCUT foram construídas e concebidas, não foi prevista a chamada praça da portagem — aqueles alargamentos onde estão as cabines. Portanto, a introdução de portagens nas SCUT, se fosse feita pela via tradicional, implicaria determinados custos significativos. Então, pensou-se em soluções alternativas, até com base na experiência que já havia em Portugal, que era muito boa, da Via Verde — solução que, aliás, até tem sido exportada para outros países.

Quisemos ver se não era possível encontrar uma solução mais eficiente, mais moderna, mais simples de aplicar as portagens sem ser com aquelas praças de portagem enormes, com aquelas cabines todas, etc. E foi só a partir daí... Mas na altura em que se discutiu esse assunto com a Brisa, que me lembre, esse problema não se colocou. Por isso, a Brisa ficou ainda

com o sistema de portagens que tinha na altura. Que me lembre, na altura, não houve nenhuma alteração do sistema de portagens.

O Sr. Deputado diz — e é verdade — que o sistema de portagens eletrónicas requer menos mão-de-obra do que o outro sistema. Portanto, se o sistema de portagens eletrónicas for introduzido, teremos menos pessoas a trabalhar nessa zona.

Compreendo que, olhando para o problema do emprego, digamos «bom, mas isso é um bocado negativo, pois uma atividade que se fazia com 10 trabalhadores, agora faz-se, se for preciso, com 2». Mas o problema não pode ver-se só assim, porque senão ainda hoje não tínhamos computadores, não tínhamos tudo o que seja automatismos. As coisas não podem ser vistas assim!

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — A minha pergunta não é essa!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Então, não percebi. Entendi que o Sr. Deputado me perguntou se a introdução de portagens tinha sido discutida, porque ia reduzir o número de trabalhadores.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Engenheiro, tendo sido discutida, é preciso equacionar como é que essa questão é resolvida. Não pode ser deixada... Obviamente, se houver 100 ou 200 trabalhadores que por essa razão, com essa inovação que daí vem — que é bem vinda, é óbvio que é bem vinda... A pergunta que se faz é que é que acontece aqueles trabalhadores!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já concluiu a sua intervenção.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, estamos de acordo, se essa questão se pusesse, mas nem sequer foi posta.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar ao PSD. Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, começo por apresentar os meus cumprimentos ao nosso convidado e aos Caros Colegas Deputados.

O PSD vai tentar obter a colaboração do Sr. Engenheiro, que nos parece ser da máxima importância, no que respeita àquele que se pode considerar o contrato de parceria público-privada — estou a falar da alta velocidade — mais nefasto para o País. Porque, se temos dúvidas relativamente a alguns contratos, e por isso temos esta Comissão de Inquérito, no que respeita a este contrato já não temos dúvida nenhuma, uma vez que em contrapartida de zero o Estado vai ter de pagar umas centenas de milhões de euros. Logo, este contrato é, em termos relativos, o que mais prejudicial será para o País. As concessionárias estão a fazer essa reivindicação.

Falta agora, talvez, apurar se há ou não um erro imputável a alguém nestas decisões que causaram esta grave despesa, porque é uma despesa que nem sequer tem contrapartida. E estamos a falar, em concreto, do contrato que é objeto desta Comissão de Inquérito, que é o relativo ao troço Poceirão-Caia.

O que se passa é que no tempo do Governo de que o Sr. Engenheiro fez parte foram lançados os concursos para uma linha Lisboa-Madrid, no

caso português até à fronteira, mas sempre como o objetivo de ligar as duas capitais.

O segundo Governo PS decidiu adjudicar o troço Poceirão-Caia e optou por não adjudicar o concurso, que o Sr. Engenheiro como membro do Governo tinha lançado, para a linha Lisboa-Poceirão, criando, na altura, aquilo que a ex-secretária de Estado dos transportes apelidou de «meio TGV» e que causou surpresa ao País e à classe política.

Em maio de 2010, quando a crise além de real e sentida já era oficial para o próprio Governo, o segundo Governo socialista insistiu e celebrou o contrato que agora nos leva a tentar apurar se há efetivamente algo para além daquilo que sabemos. Portanto, daí estas perguntas e esta Comissão de Inquérito: saber se há algo, para além do que é conhecido através dos documentos, que leve um Governo a assinar, já em plena crise oficial, um contrato de meio TGV e que à data de hoje, em consequência da recusa do visto por parte do Tribunal de Contas (foi o que veio a acontecer), coloca o Estado português em risco de indemnizar em centenas de milhões de euros — ainda não sabemos, é um processo a decorrer — em contrapartida de zero benefícios para os portugueses.

Este é, sem dúvida, em termos relativos, o pior dos contratos. Quanto a isso, não temos dúvidas. Queríamos, no entanto, saber se nos pode ajudar a perceber como foi possível chegar a esta situação.

A primeira questão que gostaríamos de tentar perceber é a seguinte: quando o Sr. Engenheiro chegou ao Governo, em 2005, no que diz respeito à alta velocidade, tinha vários estudos, vários compromissos internacionais, tudo planeado; de acordo com o que nos foi dito, tinha estudos que fundamentavam o grande impacto que este projeto iria ter na economia nacional e na mobilidade dos portugueses. Em 2006, o Governo a que o Sr. Engenheiro pertencia lançou as orientações estratégicas para o setor

ferroviário, onde tudo foi devidamente acautelado. Foram também salvaguardados apoios comunitários. Contudo, o que é certo é que, em todo o período de governação do Sr. Engenheiro, foram celebrados vários contratos de rodovia, mas no que diz respeito à ferrovia houve zero contratos. Isto é, apesar de ser verdade tudo isto, o que é certo é que houve uma opção clara de celebrar contratos da rodovia — ou houve condições para o fazer, e era isso que gostava de poder esclarecer — e, no que diz respeito à ferrovia, só mesmo no último ano de mandato é que teve condições para lançar os concursos.

Este é o primeiro esclarecimento que lhe peço, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira, eu esclareço-o.

Não tomei nenhuma decisão de fazer mais concessões rodoviárias e menos ferroviárias ou vice-versa. O Sr. Deputado deve conhecer-me suficientemente, enfim, no período em que estive no Governo, para saber que não costumo caracterizar a minha ação dessa forma. O que tenho para fazer, faço, logo que possível, tudo o que for possível fazer.

Portanto, as concessões rodoviárias que foram lançadas primeiro...

Primeiro, Sr. Deputado, lembre-se que o Plano Rodoviário Nacional (PRN) já existe desde 1998 ou 1999. O Plano Rodoviário Nacional de 2000 está em vigor desde 1998. Portanto, está lá tudo. Não há nenhuma estrada, nenhuma concessão que tenha sido lançada que não faça parte desse mapa. Os Srs. Deputados aprovaram-no por unanimidade e nunca vi nenhum Deputado de qualquer bancada vir aqui propor uma alteração ao Plano Rodoviário Nacional, dizendo «agora, esta já não é precisa!» Não! Os Srs. Deputados aprovaram por unanimidade o Plano Rodoviário Nacional em

1998, o qual se mantém até hoje. Não conheço nenhuma proposta para alterar o Plano Rodoviário Nacional. Esta é a primeira questão.

Segunda questão: uma concessão rodoviária, para além de já termos mais experiência, é mais simples lançar. O troço de alta velocidade tem um processo técnico e um estudo muito mais elaborado, mais difícil, mais complicado e, ainda por cima, tinha de acertar, principalmente na linha Lisboa-Madrid, com Espanha. Portanto, foi mais demorado. Posso garantir ao Sr. Deputado que, se pudesse ter lançado mais cedo, tê-lo-ia feito. Portanto, não fiz nenhuma pontaria para a lançar no fim, lancei logo que foi possível e garanto-lhe que me esforcei bastante para que as todas coisas andassem o mais depressa possível.

Portanto, não há nenhuma outra razão. Não sei o que o Sr. Deputado estaria a pensar que estaria por trás desta coisa maquiavélica «agora atrasar...» Não! Posso garantir-lhe que, da minha parte, não houve. Nesse sentido, os concursos, à medida que estavam prontos, foram lançados, e bem me esforcei para que fossem lançados o mais depressa possível. É o que lhe posso dizer.

Relativamente às linhas do metropolitano e às infraestruturas portuárias, foi sempre essa a posição que tomei.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — A questão prende-se com o facto de, em 2005, numa sessão pública, na Feira Internacional de Lisboa — penso que o Sr. Engenheiro, na altura Ministro, esteve presente —, o Sr. Primeiro-Ministro ter anunciado que, fruto de ter recebido tudo o que era da alta velocidade já devidamente negociado e programado, em 2009 iríamos ver os comboios a circular entre Lisboa e Madrid. Este foi o compromisso assumido em 2005.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — É verdade!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Acontece que, em 2009, assistimos, pelo contrário, ao lançamento dos concursos. Daí, termos estranhado. E, como isto estava dependente de duas tutelas diferentes, ou seja, o Sr. Engenheiro tinha delegado a rodovia e a ferrovia em secretarias de Estado diferentes, pergunto-lhe até que ponto é que há privilégio ou prioridade para a execução dos planos de uma secretaria de Estado em prejuízo da outra.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — O Sr. Deputado diz, e bem, que em 2005 eu, ao referir as linhas de alta velocidade, mencionei as datas que estavam aprovadas e constavam do memorando aprovado na Cimeira da Figueira da Foz em 2009. Portanto, era essa a data.

Depois, quando mergulhamos no problema e vimos o nível de desenvolvimento dos estudos, etc., concluiu-se que não era possível. Logo, não foi em 2009 que o Sr. Deputado ficou a saber que não havia. Não! É porque em 2006, na cimeira seguinte, ficou fixado que a data de as linhas estarem prontas era só 2011 ou 2012 (já não me lembro bem), foram adiadas. Não foi em cima de 2009 que nós dissemos: «Olha, tem piada, estamos em 2009 e o concurso nem sequer foi lançado.» Não! Em 2006 foi logo anunciado que as datas já não eram aquelas, nem para as cinco linhas nem para as três que eram mais importantes. Quanto às outras, não ficaram com datas marcadas. Se se lembrar, nem Aveiro-Salamanca nem Faro-Huelva ficaram com data marcada. Ficou de se marcar, porque nem sequer podíamos ter uma perspetiva de data. Aliás, da primeira fase, nem sequer Porto-Vigo ficou com data marcada, só as linhas de Lisboa-Madrid e

Lisboa-Porto ficaram com data marcada e, depois, no ano seguinte, veio a marcar-se data para Porto-Vigo.

Portanto, foi um processo em decorreu ao longo dos anos, em que fomos constatando quais eram a possibilidades reais de se fazer as coisas. Não houve nenhum atraso provocado por vontade de atrasar, Sr. Deputado. Isso posso garantir-lhe.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — A segunda questão que gostaríamos de esclarecer tem a ver com a dúvida de saber se foi feita a devida comparação, utilizado o chamado comparador público-privado, relativamente à metodologia tradicional nesta área, que era a REFER a orientar e a executar a obra e, quando muito, depois termos uma concessão privada da operação. Esse é o modelo que vai ser seguido nas linhas atualmente públicas e que se fala que irão ser concessionadas. Estamos a falar da concessão da operação. Porém, o certo é que, relativamente a esta nova atividade, optou-se por ir mais longe e estender a própria concessão à infraestrutura.

Foi feita uma comparação no sentido de apurar se este método era melhor, era mais barato, era mais funcional? Em que parâmetros é que este modelo ganhou em relação ao modelo tradicional de execução da obra por parte da REFER?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira, na resposta escrita que dei a essa mesma pergunta, disse que o relatório elaborado pela comissão de acompanhamento identificou claramente os objetivos da parceria, comprovou a racionalidade do projeto e o seu interesse público e demonstrou a vantagem da modalidade de parceria face às alternativas tradicionais de construção. Eu não tenho esse relatório. Vi-o

na altura, em 2005 ou 2006, já lá vão seis anos. O Sr. Deputado tem acesso a esse relatório, as razões estão lá. Peço-lhe o favor de não me pedir que diga uma coisa sobre um documento que o Sr. Deputado tem na mão — e se não o tem, pode ter — e que eu não tenho. As razões e os critérios estão lá.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — A dúvida é precisamente essa. O Sr. Engenheiro começou por dizer que não tinha nenhum documento, que não tinha esse estudo na sua posse.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não tenho!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Como é que, já não se recordando dele, tem, no entanto, presentes as conclusões do estudo? Isto é, o Sr. Engenheiro tem a certeza de que esse estudo já apontava nesse sentido, mas não se lembra é do estudo nem tem acesso ao estudo.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Apontava. Sabe porquê? Eu digo-lhe: vem no preâmbulo do decreto-lei que lançou a concessão.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Daí a nossa surpresa.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Mas estou a explicar. Já não está surpreendido. É assim? Fui ler, tenho acesso e está lá no preâmbulo do decreto-lei. Está lá isso. Como fui eu que escrevi o preâmbulo do decreto-lei juntamente com o Sr. Ministro das Finanças, é assim, Sr. Deputado.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Outra questão que gostávamos de esclarecer tem a ver com a partilha de risco.

O problema que tem sido levantado, várias vezes, nesta Comissão, tem a ver com o facto de muitos dos estudos de mercado — neste caso, os estudos de procura — estarem manifestamente empolados, o que já foi aqui demonstrado a propósito de outros contratos. E tem acontecido também que os contratos depois salvaguardam as devidas garantias para o privado, de modo a que esses estudos serão sempre inócuos no que diz respeito ao negócio privado.

Relativamente a este contrato, visto que os concursos foram lançados ainda na fase em que o Sr. Engenheiro era governante, pergunto-lhe qual o motivo que levou a que não existisse qualquer risco para o privado relativamente à maior ou menor procura deste meio de transporte. Está mais ou menos demonstrado relativamente às outras parcerias que houve exagero. No que diz respeito a esta, o Sr. Engenheiro continua tranquilo relativamente aos números que tinha na altura de que o tráfego se iria manter? Foi perante tal certeza que não hesitou em assumir o risco todo do lado do público? Ou o que levou a que não houvesse um mínimo de transferência de risco para o privado, sabendo nós, e sabendo toda a população, que a legislação das parcerias público-privadas impõe que haja partilha de risco? Aqui não tivemos nenhum desse risco partilhado.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, não tenho presentes os termos do concurso nem posso confirmar o que está a dizer, isto é, que no lançamento do concurso... O Sr. Deputado não disse na aprovação do contrato, mas no lançamento do concurso. Em relação à aprovação do contrato, não sei o que diz, porque não vi nem negocieei o contrato. Contudo, no lançamento, o Sr. Deputado está a dizer que não há nenhuma

partilha de risco de tráfego. Não tenho ideia de que seja assim. Admito que seja assim, mas não tenho o contrato e só vendo é que posso dizer-lhe.

Sr. Deputado, em relação a essa questão — e deixe-me dizer-lhe que isto aplica-se não só à alta velocidade, como às concessões rodoviárias —, quando se fazem previsões de tráfego, fazem-se previsões num determinado cenário, que é aquele que existe. Claro que, se depois, por qualquer razão, há um *boom* de atividade, o tráfego até é muito excedido, e há casos em que isso sucede, em que passamos a ter muito mais tráfego do que tínhamos previsto. Mas também acontece o contrário, designadamente em situações de crise.

Lembro-me sempre de que, quando se discutiu o problema do aeroporto, o Sr. Deputado deve estar lembrado, primeiro houve um vulcão não sei de onde que atirou uma quantidade de cinzas e os aviões durante vários dias não puderam voar; depois houve a crise do petróleo e também houve um abaixamento do tráfego aéreo. Na altura dizia-se: «O aeroporto da Portela vai durar mais 50 anos». Mas logo dois anos depois concluiu-se que, afinal de contas, não tinha havido abrandamento nenhum, tinha havido apenas um pico de descida, mas em média, ao longo dos anos, o tráfego aéreo continuava a crescer e, como era óbvio, iria crescer. Portanto, não posso estar a analisar o tráfego de uma concessão, quando se está a estudar para 60 anos... O Sr. Deputado diz: «Mas neste ano aqui não se passou o que tinha sido previsto.» Está bem!

Independentemente disso, as previsões de tráfego são feitas por técnicos especializados nessa matéria que fazem esses estudos com base num determinado cenário. Se depois sucede uma catástrofe qualquer, claro que aquilo é alterado e, portanto, tem de se rever. O Sr. Deputado diz-me: «Então, isso é uma razão para acautelar, nos contratos de concessão, que esse risco não fique todo de um lado!» Sim, estou de acordo. Não digo que

o Sr. Deputado não tenha razão, mas não tenho ideia (só vendo) que no concurso da alta velocidade se tivesse dito «este concurso é lançado com o risco só do lado do Estado». Não me lembro de nada disso. Se o Sr. Deputado se lembra, até gostava de ver esse concurso lançado assim...!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, vou terminar, colocando uma última questão.

Sr. Engenheiro, tentando apelar um pouco à memória, a minha pergunta tem a ver com um caso concreto deste contrato que já foi abordado várias vezes em Plenário e que tem levantado alguma dúvida e falta de compreensão por parte de vários grupos parlamentares, nomeadamente do nosso, do PSD. Tem a ver com o facto de, neste contrato e neste concurso, o Sr. Engenheiro ter incluído, além da nova modalidade, que seria a alta velocidade, uma linha da rede tradicional, ou seja, uma linha em bitola ibérica, que fazia a ligação de Évora a Caia. Estavam previstos 260 milhões. É uma linha em que o setor ferroviário (na altura não existia a REFER) tem dezenas de anos de prática na execução e domina toda a rede convencional. E neste concurso, a talho de foice, porque nada tinha a ver com a alta velocidade, nem em termos de financiamento nem de tipo de linha, foi metida esta obra. Há aqui um enxerto que temos dificuldade em compreender.

Gostaríamos de poder contar com o contributo e com o esclarecimento do Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, essa foi uma questão técnica, não foi um a questão política.

A questão fundamental é que, se estamos a tratar da remodelação da linha — estou a falar da convencional e não da alta velocidade —, o troço

que foi lançado em conjunto é o troço que está exatamente no mesmo corredor. Era complicado estar a fazer uma obra para uma entidade e outra obra no mesmo corredor para outra entidade. Era mais económico, mais racional fazê-la em simultâneo nesse troço comum. Foi o único em que isso sucedeu. É no troço que é comum, tem o mesmo canal, as linhas estão exatamente ao lado uma da outra. Não é uma linha para aqui e outra para acolá, não! As duas linhas estão paralelas no mesmo canal.

Assim, considerou-se que era mais eficiente englobar no mesmo contrato e na mesma operação esses dois troços. Foi só isso. Havia que remodelar essa linha tradicional, vamos chamar-lhe assim — ou seja, que não era de alta velocidade —, que corria paralela e no mesmo troço exatamente da linha de alta velocidade. Foi por isso que feito, não foi por mais nenhuma razão especial ou relevante que não fosse esta. Foi por uma questão de eficiência e de diminuição de custos que se decidiu fazer a obra ao mesmo tempo: tudo o que era movimentação de terras que se fazia para uma dava para a outra; todo o trabalho de estaleiros, etc., escusava de ser em duplicado, isto é, fazer uma empreitada e logo a seguir ir outra vez para o mesmo sítio, para o mesmo corredor tornar a fazer uma obra que, ainda por cima, tinha de estar feita a tempo de as duas coisas funcionarem quando nós queríamos.

Portanto, fazer uma obra com dois empreiteiros a trabalharem na mesma zona não é fácil de fazer. Pareceu-me mais simples, mais económico e mais eficiente fazer dessa maneira.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, concluímos, assim, a primeira ronda.

Para a segunda ronda, inscreveram-se os Srs. Deputados Carina Oliveira, Hélder Amaral, Emídio Guerreiro e Manuel Seabra.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Mário Lino, agradeço a sua presença e o facto de partilhar connosco muito do conhecimento obtido no seu mandato enquanto Ministro das Obras Públicas.

Gostaria de debruçar a minha intervenção relativamente ao contrato da Brisa. Estive a ler atentamente o relatório do Tribunal de Contas de 2003, que já nessa altura tecia uma série de considerações relativamente àquilo que era a concessão Brisa, neste contexto muito particular de ser uma concessão *sui generis*, porque o Estado foi assumindo ao longo do tempo vários papéis, desde o Estado concedente, Estado acionista, gestor da sociedade, Estado fiscalizador. Portanto é, de facto, uma concessão até que temporalmente tem bastantes particularidades.

Portanto, da memória mais recente e daquilo que é a nossa época, digamos assim, situei-me no relatório do Tribunal de Contas de 2003 e tentei fazer um raciocínio de paralelismo com aquilo que aconteceu no acordo global assinado em 2008 e ver até que ponto estes pressupostos se mantinham.

Diz, então, o relatório de 2003 que «tem beneficiado de um conjunto significativo de apoios do Estado com impacto na consolidação económica e financeira da concessionária, nomeadamente através de subsídios para o reequilíbrio financeiro, de participações financeiras no investimento e da atribuição de benefícios fiscais, para além do alargamento do âmbito material do objecto da concessão e do prolongamento do respectivo prazo» em 2003.

Desta última revisão do contrato Brisa, sabemos que houve um benefício, uma compensação direta, de 270,7 milhões de euros para aquilo que é o retorno da concessionária relativamente ao acordo conseguido.

Depois, houve ainda uma modificação do prazo de concessão. Não são os 27 anos, como já hoje aqui ouvi dizer. Tive o cuidado de perceber que, em 2005, o prazo de concessão ia até 2032, foi esse o objetivo, e do acordo global da Brisa passou-se para 2035. Portanto, houve um alargamento, sim, de três anos ao prazo de concessão.

Já em 2005 o Tribunal de Contas referia questões muito específicas sobre os prazos da concessão. Dizia, então, que até 2032 o prazo tornou-se demasiado longo na sua globalidade, afigurando-se ir para além do tempo necessário à garantia da amortização dos investimentos e à remuneração razoável dos capitais investidos. Ainda assim, em 2008 houve um aumento de prazo de mais três anos para além de 2032.

A conclusão do relatório, em 2005, aconselhava o Governo a que fosse desencadeado o processo de negociação deste contrato de concessão, tendo em vista alcançar determinados objetivos. Uma das alíneas, a alínea *b)*, dizia que era promover que a comparticipação direta do investimento do Estado seja reduzida ou até eliminada a partir daí e que a mesma seja associada ao cumprimento dos alargamentos a que a concessionária se obrigou — os alargamentos de via que até aqui não tinham sido cumpridos. A alínea *f)* dizia também que se deveria proceder a um ajustamento dos prazos de concessão relativamente aos lances de autoestrada em exploração em função de um prazo de 30 anos, respeitando-se o limite de 2032, na décima quinta base de concessão (penso, não sei se será), para os mais recentes, em respeito pelo princípio da concorrência e pelo período de vida útil razoável dos ativos concessionados.

Fui ler também o relatório e contas da Brisa de 2008 que se congratulava pelo facto mais marcante deste ano ter sido o desempenho da empresa relativamente àquilo que foi a renegociação do contrato de concessão Brisa: «O acordo estabelecido com o Estado Português permitiu a clarificação de um conjunto de deveres e obrigações (...). Destes destacam-se: a extensão do prazo de concessão, até 2035 (...)». Diz também na página 42 desse mesmo relatório e contas, em termos de investimento, que na concessão Brisa foram investidos 109 milhões de euros para a continuação implementação do plano de alargamentos e que, no que respeita intangíveis, assumiram principal relevo o investimento com a aquisição do direito da concessão Douro Litoral — que foi uma das primeiras nesta modalidade — e o alargamento do período de concessão da Brisa, o que importou o montante de 158 milhões de euros.

Relativamente à tal contrapartida financeira dos 270 milhões de euros para a Brisa, pergunto-lhe se tem noção de quanto é que foi a contrapartida financeira para a utilidade pública, para o Estado; se, como é afirmado, foi um acordo que respeitou e que foi bom para os dois entes, se a Brisa recebeu 270 milhões, em quanto é que isso importou para o Estado.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, tem de concluir.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Vou mesmo terminar, Sr. Presidente.

Pergunto-lhe se acha que, ao abrigo deste acordo, foi respeitado o princípio da concorrência. Ou seja, se acha que ficou acautelado, com esta renegociação, uma extensão direta de prazo de 2032 para 3035, o princípio da concorrência que o Tribunal de Contas afirmava já em 2005.

Relativamente a esta extensão de prazo, pergunto-lhe se tem ideia de como foram feitas as contas, se para três anos de concessão o preço é 158 milhões de euros. Se acha que foi nesta proporção direta e se acha, ainda assim, que foi um grande benefício para o Estado ter feito este acordo global de 2008.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr.ª Deputada Carina Oliveira, eu já disse que não tenho esse relatório. A Sr.ª Deputada está a fazer-me perguntas cujas respostas estão no documento que a Sr.ª Deputada ou tem não mão ou pode ter.

Portanto, sugiro-lhe que leia o que vem no relatório da comissão que negociou. Está lá escrito de onde é que vêm, porque é que são 200 milhões, porque é que são três anos. Está lá tudo explicado!

Eu vi na altura, agora não me lembro e não tenho acesso ao relatório. Se eu tivesse, tinha-o lido outra vez, tinha relembrado e agora estava em posição de lhe responder. Mas não tenho esse relatório, Sr.ª Deputada, e a Sr.ª Deputada tem esse relatório ou pode ter...

A Sr.ª **Carina Oliveira** (PSD): — É público!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Público não é, porque não o encontrei. O da comissão de negociação não é público, não o conheço.

A Sr.ª **Carina Oliveira** (PSD): — Pelo menos para esta Comissão de Inquérito é!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Para a Comissão acredito que seja! Eu não tenho sítio onde ir buscar o relatório. Já nem me lembro quem eram os membros da comissão de negociação.

Portanto, aquilo que, para mim, resta como convicção... A Sr.ª Deputada acabou de referir que tem um relatório do Tribunal de Contas de 2003. Leu algum relatório crítico do Tribunal de Contas depois de 2008 sobre esta concessão? Não leu! Por isso mesmo, Sr.ª Deputada, estou a dizer-lhe que a minha convicção é que essa foi uma revisão boa, trouxe benefícios para o Estado, clarificou as responsabilidades das várias partes, foi uma revisão equilibrada e que não mereceu reparos até de entidades como o Tribunal de Contas, que tinha emitido opiniões críticas em 2003, mas que não achou razão para as fazer depois dessa data.

Agora, em concreto, qual foi o critério, a expressão matemática, a fórmula que se seguiu para chegar aos três anos e não dois ou quatro, isso não me lembro. Sr.ª Deputada, permito-me sugerir-lhe que veja no relatório a que tem acesso e que eu não tenho.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Mário Lino, começo por cumprimentá-lo e dizer-lhe que é um prazer revê-lo. Peço-lhe desculpa por não ter estado presente, pois estive numa outra guerra aqui ao lado, mas de qualquer das maneiras quero...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, isto não é uma guerra.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Uma guerra entre aspas: guerra saudável, guerra de paz.

O Sr. **Presidente**: — Nós aqui só atuamos por meios pacíficos.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Claro! É uma força de expressão.

Como dizia, gostaria de ter estado aqui desde o início, tinha todo o prazer em ouvi-lo, até porque acompanhamos esta matéria da alta velocidade com muita atenção. Queria pedir-lhe desculpa por isso e, ainda assim, gostava de lhe fazer algumas perguntas sobre esse processo.

Como sabe, tivemos oportunidade de discutir variadíssimas vezes e o CDS sempre disse que não estamos contra o processo de alta velocidade. Isso é sabido. Nós, na altura, tivemos iniciativas legislativas para parar o processo, que foram chumbadas, mas a ideia era não sujeitar o Estado a este esforço financeiro, não esgotar a capacidade financeira, porque entendíamos que isso era fundamental para as pequenas e médias empresas e para a economia nacional, uma vez que já estávamos numa situação difícil.

Portanto, ressaltando essa questão, digo-lhe que, em abono da verdade, como modelo de lançamento de várias PPP mais pequenas, quer horizontais quer verticais, pareceu-me que o modelo era interessante, porque punha concorrência entre elas, os possíveis riscos não se transmitiam umas às outras; mas também tinham desafios que era, por exemplo, o facto de se cancelar uma delas transferia sérios riscos para todas as outras. Aliás, o Tribunal de Contas diz isso mesmo, ou seja, que com o cancelamento Lisboa-Poçoirão todas as outras parcerias público-privadas, as outras PPP que estavam contratualizadas e que, no fundo, o Governo insistiu em fazer, ficaram com graves problemas de sustentabilidade.

Gostava de saber qual é a sua opinião sobre isto e por que razão o Governo, suspendendo Lisboa-Poceirão, como suspendeu outras obras, segundo a afirmação, por dificuldades financeiras do País, não suspendeu logo todo o projeto, criando aqui riscos e indemnizações desnecessárias. Presumo que até foi isso que a ex-Secretária de Estado Ana Paula Vitorino disse em 21 de Março que o chumbo do Tribunal de Contas era expetável, e diz praticamente aquilo que o Tribunal de Contas também diz, ou seja, que a partir do momento em que existem alterações substantivas à forma de financiamento e à forma de enquadrar o projeto, ele não é viável. No entanto, não percebo por que é que o Governo não fez todo esse entendimento e parou o processo.

Por outro lado, queria perguntar-lhe também em que estudos se baseou para o tráfego... Ou seja, já estávamos com conhecimento profundo e tínhamos dados evidentes de que os estudos de tráfego eram um risco agressivo e que nas outras PPP, se tudo o resto estava bem, os estudos de tráfego tinham trazido para cada uma delas sérios problemas, com indemnizações compensatórias e reequilíbrios financeiros. Assim, pergunto-lhe qual era o estudo de tráfego previsto, o número de passageiros previsto e qual era o risco que o Estado tinha em ter de suportar esta linha.

Por exemplo, o Eng.º João Cravinho disse *en passant* que (é a sua opinião) a primeira linha era Lisboa-Porto ou Porto-Lisboa, como quisermos, e que esta era a terceira necessidade ou a terceira prioridade, logo, não era algo muito necessário nem muito viável.

Gostava de saber a sua opinião e que estudos tinha aqui. Se olhar para a concessão Baixo Tejo, tenho aqui a criação de 6000 empregos; se olhar para a concessão Litoral Oeste, tenho 14 000. Alguns destes dados se confirmaram ou eram meramente documentos para apresentação dos projetos e que depois não se confirmavam?

Termino, Sr. Engenheiro, perguntando-lhe: era necessário criar uma empresa para gerir este processo ou a REFER, o Estado, tinha condições de gerir? Era necessário criar a RAVE? Quanto custou aos contribuintes portugueses a criação de uma entidade só para tratar da alta velocidade? Já agora, quem eram as assessorias jurídicas para este processo?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Eng.º Mário Lino.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado Hélder Amaral, já tinha estranhado o meu amigo não estar presente, mas finalmente apareceu.

Sr. Deputado, peço desculpa, mas às tantas perdi-me, porque ouvi-o falar em concessão Baixo Alentejo e isso não faz parte da nossa conversa de hoje. Foi uma coisa *en passant*, não é para eu responder...

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

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, que eu me lembre, as previsões de emprego, no que diz respeito a essas concessões (que não são hoje objeto de discussão), foram feitas pela Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, pelo Prof. Reis.

Eu não faço essas contas, mas vejo se as contas são feitas por entidades e pessoas idóneas e conhecedoras, e fio-me nelas, como certamente o Sr. Deputado fará em muitas outras coisas da sua vida. Por exemplo, vai ao médico e acredita no médico quando ele lhe diz que o senhor tem uma coisa qualquer e que deve tomar um remédio. Agora, o problema é se escolhi o médico bom, ou a universidade, o departamento e as pessoas competentes. E parece que sim. E os estudos estão lá.

Agora, o Sr. Deputado faz-me uma pergunta à qual, não sei se notou, não lhe posso responder. Pergunta-me por que é que o Governo, ao qual não pertenci, tomou determinadas decisões. Ora, o Sr. Deputado tem de perguntar isso a quem pertenceu a esse Governo. Eu posso dar alguns palpites, mas não vim aqui para dar palpites.

Portanto, não sei nem tenho de lhe responder por que é que o Governo, em 2010 ou 2011, um Governo a que não pertenci, tomou determinada decisão. Certamente foi pelas melhores razões, como o Governo atual as toma certamente pelas melhores razões. Não quer dizer que, depois, concordemos todos uns com os outros, mas essa já é outra questão. Agora, não posso responder-lhe a essa pergunta, porque eu não tomei qualquer decisão de suspender fosse o que fosse.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Portanto, não suspenderia?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Eu não disse isso. Não lhe posso dizer se suspenderia em 2010... Sr. Deputado, já disse ao seu colega de bancada (por acaso, foi a ele, mas poderia ter sido a outro Deputado de outra bancada) que não tenho jeito para esse jogo de palavras. Eu não disse que não suspenderia. O Sr. Deputado já está a extrapolar.

Só estou a dizer que eu não suspendi. Se o Sr. Deputado me pergunta se, em 2010, eu suspenderia, respondo-lhe que não sei, não estava lá, não analisei, não tenho os dados, não sei o que faria. E mesmo que eu lhe dissesse agora o que faria, não quer dizer que, nessa altura, o tivesse feito. São tudo suposições. Não lhe posso responder, não fiz parte desse Governo, não analisei a questão, não sei.

O que lhe posso dizer é que não suspendi o processo até 2009. O lançamento dos concursos era feito à medida que era possível lançá-los e o

mais depressa possível de acordo com aquela prioridade nas linhas: Lisboa-Madrid, para a qual já havia uma nova data, que eu tinha fixado com a Ministra espanhola, Lisboa-Porto e também Porto-Vigo, que já estava com data marcada para andar, tudo com estudos, já muito avançados, na fase final de lançamento de concursos. As outras duas continuavam em estudo de tráfego, enfim, de uma forma mais lenta, mesmo assim com mais prioridade para Aveiro-Salamanca e a última prioridade era para Lisboa-Faro-Huelva.

Sempre achei que havia razão para fazer essas linhas. Não podiam ser feitas ao mesmo tempo, porque os estudos não estavam desenvolvidos da mesma maneira, nem havia capacidade organizativa, técnica e financeira para lançar tudo ao mesmo tempo. Mas era para lançar tudo logo que possível. E foi isso que foi feito.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, só faltou responder à criação da RAVE e à necessidade da RAVE.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, vou responder-lhe de acordo com a minha memória. Não tenho a ideia de que a RAVE tivesse sido criada no meu Governo... Foi? Não tenho a ideia. Tenho a ideia de que já estava criada quando eu entrei para o Governo, mas pode ser que não!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Por isso é que lhe perguntei a sua opinião sobre se havia necessidade ou não da sua criação. Como a

pergunta anterior também era na base do relatório do Tribunal de Contas. O senhor pode dizer «não respondo, porque não tenho de responder...»

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, tenho de entender a sua pergunta. Assim sendo, a minha resposta é que sim, que acho que foi boa ideia. Pensei que estava a perguntar por que é que eu tinha criado. Não criei, já estava criada. Mas achei boa ideia. Se achasse mal, tinha acabado com ela, como agora acabaram. Mas, a mim, pareceu bem que houvesse uma entidade concentrada e que não se diluísse.

A mesma coisa se passou, como sabe, com o novo aeroporto. Também havia uma empresa — que, julgo, também não fui eu que criei — para tratar especificamente do novo aeroporto. E havia vantagens. E comprovei que ter os administradores a pensar num processo estratégico complexo e, ao mesmo tempo, a ter de tratar do dia a dia, não era a melhor solução. Havia uma empresa, mas era uma espécie de participada e alguns administradores até eram comuns (o presidente e outros). Portanto, havia coordenação, mas, no fundo, era como dizer: «Há aqui uma equipa que só se concentra nisto e a economia dessa empresa é que tem a ver com o novo projeto. Estão ali as continhas todas para o projeto, mas não vou transportar para a outra empresa essas contas.»

Essa decisão não fui eu que tomei, mas entendi que não a devia alterar, porque me pareceu uma decisão correta. Não vi qualquer inconveniente e, portanto, não achei necessário alterar.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, quero também cumprimentar o Sr. Eng.º Mário Lino e centrar-me de novo no TGV e nos estudos de tráfego. Volto a este tema, porque, infelizmente para todos nós, a realidade tem demonstrado que as pessoas que viajam nos vários meios são sempre em número muito inferior àquilo que os estudos de tráfego mais otimistas demonstravam. Daí resulta que, todos os anos, o Estado português tenha de dispor de milhões de euros do dinheiro dos contribuintes para, através das compensações previstas em contrato, dar às concessionárias.

Percebo também aquilo que o Sr. Engenheiro, há pouco, disse relativamente aos cenários que são feitos em determinado momento quando os estudos são realizados e apresentados.

Mas nesta matéria do TGV gostaria de perceber melhor qual foi o cenário que originou que os estudos de procura afirmassem que num primeiro ano teríamos 6,1 milhões de passageiros por ano e que depois, quando chegássemos a um momento de estabilização, este número passaria para 9,3 milhões de passageiros por ano.

E, apesar de acreditar sempre na bondade dos estudos, sou um pouco curioso e resolvi fazer algumas contas. É que 6,1 milhões de passageiros por ano dá 16 712 de passageiros por dia. Se considerássemos que o nosso TGV, a fazer-se, seria da mesma dimensão do que faz Paris-Lyon, que tem 600 passageiros, isto significaria que teriam de circular 28 comboios por dia, ou seja, 14 comboios Lisboa-Madrid e 14 comboios Madrid-Lisboa, todos eles cheios de gente, «à pinha», lotados. Mas se considerássemos que, como somos um País mais ambicioso, queríamos ter um TGV um pouco maior e que alguns circulam com 900 passageiros, aí já chegaríamos a um número mais simpático e já só seriam necessários, para cumprir este estudo de tráfego, 18 comboios por dia, 9 para lá e 9 para cá.

Mas gostaria ainda de perceber como é que, depois, tudo isto se faria, quando chegássemos aos 9,3 milhões de passageiros por ano, porque aí já teríamos, em cada um dos dias do ano, 25 479 passageiros por dia. Voltando às mesmas contas, se tivéssemos um TGV normal, igual ao que existe em França, daria 42 comboios por dia, 21 para Madrid e 21 de Madrid para Lisboa. E mesmo quando, enfim, voltássemos ao plano *b* ou ao plano *a*, conforme quisermos, com um TGV com 900 lugares de lotação, teríamos novamente 28 comboios, 14 para lá e 14 para cá.

Sr. Engenheiro, teve oportunidade de fazer estas contas quando viu o estudo?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado Emídio Guerreiro, em primeiro lugar, quero dizer-lhe, primeiro, o seguinte: não é verdade que as previsões, comparadas com a prática, tenham de ser mais otimistas do que a prática. E dou-lhe um exemplo muito simples na alta velocidade, em que se passou exatamente o contrário: trata-se da linha Madrid-Sevilha. A linha Madrid-Sevilha foi prevista para um determinado tráfego de passageiros e ultrapassou-o de longe, multiplicou-o por dois ou por três. Tinha 21 comboios por dia para lá e 21 comboios por dia para cá. Mas começou com 6, depois passou para 8, para 10 e foi aumentando. Foi um sucesso. Viajei nessa linha e estava sempre cheia. Claro que, antes disso, não foi para responder a nenhuma procura, não havia tanta gente a viajar de Madrid para Sevilha. Ou seja, a linha induziu o tráfego, a linha induziu a mobilidade.

Como referi no princípio da nossa conversa, as infraestruturas de transportes respondem à procura, respondem a uma solicitação que existe, mas também induzem mais mobilidade, elas geram-na. Isso passa-se, de uma maneira geral, com todas as linhas de alta velocidade na Europa.

Grande parte das linhas ultrapassaram, em pouco tempo, as expectativas que tinham sido criadas.

Em segundo lugar, os estudos de tráfego — e eu não sou especialista em estudos de tráfego — foram feitos e, da mesma forma que respondi à Sr.^a Deputada Carina Oliveira, respondo-lhe a si, dizendo-lhe que o Sr. Deputado pode ver algumas das coisas concretas sobre os critérios dos estudos de tráfego, etc., no relatório a que o Sr. Deputado tem acesso e eu não tenho. Mas o que posso dizer-lhe é que os estudos de tráfego também não são feitos para saber qual é o tráfego no dia da inauguração da linha. É que, se fosse assim, nem sequer se tinha feito a A5 daqui até Algés, porque no dia da construção da linha não havia tráfego. E dois anos depois não havia tráfego. Portanto, os estudos de tráfego são feitos para a perspetiva.

E os estudos de tráfego da alta velocidade também foram feitos para vários cenários que tinham de ter em conta vários aspetos. Primeiro, a experiência onde já havia linhas de alta velocidade, como, designadamente, a que referi, Madrid-Sevilha, mas também outras. Depois, a substituição do tráfego aéreo, pois nós tínhamos a convicção de que uma parte substancial do tráfego aéreo Lisboa-Madrid iria ser transferido para o tráfego ferroviário, porque era mais cómodo, mais simples, mais rápido. Isto porque, como sabe, enquanto que no tráfego aéreo o Sr. Deputado tem de chegar uma hora antes ao aeroporto, ali basta chegar um minuto antes, desde que ponha o pé no comboio quando ele está a partir, já vai a tempo; além disso, quando chega, está no centro da cidade ou tem um acesso fácil ao centro da cidade. Portanto, a linha Lisboa-Madrid certamente iria roubar muito tráfego de passageiros ao transporte aéreo. Aliás, o setor do transporte aéreo lamentava-se. Lembro-me de que o presidente da TAP, muitas vezes, referia que a linha de alta velocidade lhes iria tirar tráfego. Ao que respondi: «Pois, é assim, é a vida, também, quando se descobriu o

motor a quatro tempos, acabaram os cavalos a puxar carroças.» É sempre assim, quando aparece uma coisa nova, ela substitui a anterior. Interessa saber se é vantajoso ou não. Só vantagens, não há nada que tenha; há de ter os seus inconvenientes. Interessa saber se o balanço é positivo, e parecia positivo.

Portanto, os estudos de tráfego estão feitos e o Sr. Deputado pode obtê-los, pedindo-os à REFER ou à RAVE. Agora, não tenho presente os números.

Mas foram feitos estudos de tráfego e eles conduziam a um número de passageiros previsível para esse ano. Pareciam perfeitamente atingíveis e estavam de acordo com o que se tinha passado. Como lhe disse, eu próprio fui constatar, porque achei curioso, por que é que uma linha, cuja utilidade, na altura, tinha sido contestada, que era ligar por alta velocidade Madrid a Sevilha... Lembro-me de ter lido que tinha sido uma decisão política tomada por Felipe González, porque tinha alguém da família (a mãe ou outra pessoa) que era de Sevilha. Depois, afinal de contas, aquilo teve bastante êxito. E, quando soube que aquilo tinha sido previsto para, suponhamos (e estou a falar de números de cor, mas é nesta ordem de grandeza), 8 comboios por dia e, afinal de contas, já ia em 21 ou 24 comboios por dia, partindo de 30 em 30 minutos, quis ir ver e fui viajar nessa linha. Assim, a certa altura, quando tive uma reunião dos países ibero-americanos em Málaga, na vinda para cá, arranjei maneira de chegar a Sevilha, apanhar o comboio para Madrid e depois vir de avião de Madrid para Lisboa. Foi nessa altura que aproveitei para ir viajar nessa linha. E aquilo era um êxito muito grande, como dizem, aliás, que a linha Madrid-Barcelona está a ser. Não sei... Agora, com a crise, é natural que tenha tido um abaixamento. Mas o que digo é que não vale ir buscar os estudos e dizer que o tráfego foi mal previsto. Não! Há coisas que sucedem, como

pode, daqui a três anos, suceder outra coisa que faça o pico subir, isto é, em vez de descer, crescer.

Há estudos de tráfego com previsões feitas e que têm credibilidade. É disso que me recordo. Li os estudos de tráfego e vi que tinham credibilidade.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Então, Sr. Engenheiro, posso concluir que acredita piamente nestes números.

A linha Madrid-Sevilha tem 3 milhões de passageiros por ano e, se forem esses os números das 42 viagens que o Sr. Engenheiro aqui referiu, isso ignifica que o comboio lotado não leva mais do que 195 passageiros. Ou seja, se tivermos entre Madrid e Portugal um comboio desses, já não chegariam as 42 viagens por dia que o estudo revela, mas teriam de ser 130 viagens por dia. Por isso, as coisas não são comparáveis. A referência que fez à linha Madrid-Barcelona, esta tem 5,7 milhões de passageiros por ano. Foram exatamente essas contas que estive a fazer e que já percebi que o Sr. Engenheiro não sentiu necessidade de fazer, porque deu por adquirido e não teve curiosidade em desmultiplicar estes números. Mas essa é uma questão que tenho de registar. Não me leve a mal, mas a curiosidade levou-me a fazer estes cálculos e a duvidar claramente que isto seja concretizável. É que esse é o mesmo raciocínio que faz com que, hoje em dia, ande menos de um terço dos passageiros previstos na Metro Sul do Tejo, e por aí fora...

E, como referi há pouco, é infelizmente isso que leva a que, cada ano que passa, os contribuintes portugueses tenham de compensar as concessionárias, porque se acreditou piamente que estes números de 130 comboios por dia ou de 42 comboios por dia, variando a dimensão do material circulante, eram viáveis.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, desculpe, mas deixe-me dizer o seguinte: no caso linha Madrid-Barcelona, o Sr. Deputado diz que, neste momento, tem 5,7 milhões de passageiros. Ora, o projeto tem dois anos. A linha Madrid-Barcelona foi inaugurada, no máximo, há dois anos, pelo menos é a ideia que tenho.

O Sr. Deputado tem previsões do tráfego para daqui a dois anos? Quanto será? Serão 5,7, serão 9 ou serão 10? E sabe qual foi o tráfego previsto ou não previsto?

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — O nosso dizia logo que era superior a isso!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não, Sr. Deputado! O Sr. Deputado leia os estudos de tráfego. Os estudos de tráfego não estão feitos para a previsão de tráfego no dia da inauguração. Garanto-lhe que não estão, Sr. Deputado!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Estão feitos em função do primeiro ano, e para o primeiro ano dizem 6,1 milhões e, a seguir, 9,3 por ano.

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

Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, sem ter a pretensão de querer fazer uma síntese, gostaria de agradecer a utilidade dos esclarecimentos que aqui prestou.

De facto, para o Partido Socialista, foi de grande utilidade o seu depoimento: desde logo, porque esclareceu de forma que me pareceu em absoluto correta e exata a evolução, designadamente, da alta velocidade; depois, porque permitiu desmontar esta tentativa, que ainda agora o Sr. Deputado Emídio Guerreiro fez, de ridicularizar a mais-valia da alta velocidade, e fê-lo com números, ilustrando com o exemplo da ligação Sevilha-Madrid, que é particularmente paradigmática do sucesso da alta velocidade.

Mostrou-nos e, de facto, percebemos que evoluímos, do cenário Governo Durão Barroso/Paulo Portas para o cenário Governo Sócrates, de um modelo bastante mais desequilibrado para um modelo bastante mais equilibrado; percebemos que o País perdeu pela inexecução da alta velocidade, perdeu porque imediatamente perdeu fundos comunitários, perdeu porque, com a inexecução, este investimento deixou de funcionar como indutor de investimento privado, deixou de ser indutor de emprego, deixou de ser até, como o Sr. Engenheiro acabou de dizer, indutor de mobilidade.

Mas é evidente que, se para o Partido Socialista esta audição foi de grande utilidade, para o PSD parece-me que o grande mérito, o ponto alto desta audição foi nem mais nem menos do que a promoção de um número de *soundbite*, de querer saber o que é que a polícia lá foi fazer a casa, se foi tomar café, se foi recolher papéis. Mas isto é a vida, e Sr. Doutor Mário Lino sabe bem... Peço desculpa, sei que é engenheiro, mas às vezes até parece doutor! Olhe que chegava lá depressa, e nem sequer tinha de se socorrer da habilidade das equivalências — pelas equivalências, chegava lá de foguetão —, bastava-lhe ir por uma autoestrada de três faixas construída em PPP!

Peço-lhe desculpa por esta despromoção. O Sr. Engenheiro sabe que esta coisa dos doutores está pela rua da amargura. Por isso, peço-lhe desculpa pela despromoção.

Finalmente, em relação à Brisa, gostava de dizer que a Brisa operava sem rede e foi feita uma última negociação em 2008. A última pergunta que deixo é esta: por que razão este Governo, no frenesim renegociador que tem evidenciado, e estando a renegociar contratos que celebrou em 2008, se esquece de renegociar um contrato tão recente quanto este, que é, de facto, um contrato de alta rentabilidade da Brisa?

A pergunta é puramente retórica, porque o Sr. Engenheiro não é ministro deste Governo, mas é uma especulação que fica no ar.

Termino, agradecendo a disponibilidade do Sr. Engenheiro para estar aqui presente.

O Sr. **Presidente**: — A pergunta ficou no ar, e creio que o Sr. Engenheiro prefere que se mantenha assim.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira para interpelar a Mesa.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, queria, através, de uma interpelação à Mesa, fazer um pedido a V. Ex.^a.

Já não é a primeira vez que os inquiridos nesta Comissão de Inquérito não se recordam de pequenos detalhes, e às vezes não são assim tão pequenos como isso, geralmente no que toca à responsabilidade que tiveram em decisões que importaram muitos milhões de euros ao Estado.

Nós, Deputados que fazemos parte desta Comissão de Inquérito, recebemos e temos acesso à documentação e, pelo menos alguns de nós, perdemos muitas horas de trabalho a lê-la atentamente para perceber, e é

este o objeto desta Comissão, a responsabilidade da tomada de muitas dessas decisões, que não são tão ligeiras que se possa vir para aqui fazer teoria geral do que quer que seja.

Desta forma, gostaria de solicitar ao Sr. Presidente, e já não será para este inquirido, que não se lembrava como é que tinham sido atribuídos 270 milhões à Brisa, que os próximos inquiridos — e no Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares, pelo menos eu, nada encontrei em contrário — fossem informados de que a documentação está disponível para ser consultada nesta Casa (acho que nada obsta a que possam consultá-la) e, eventualmente, que lhes seja fornecida cópia para que não nos seja tão penoso passarmos aqui os próximos meses a ouvir serem referidos, sistematicamente, esquecimentos ou detalhes relativamente aos quais não têm memória.

Aquilo que, pelo menos a maior parte de nós, gostaríamos, mais do que ouvir discursos políticos ou «acho que foi uma boa decisão ou uma má decisão», era perceber, efetivamente e em concreto, qual foi a responsabilidade política que os inquiridos tiveram naquilo que importou ao Estado em muitos milhões de euros.

Portanto, apelo ao Sr. Presidente para que, estudando e sempre ao abrigo, obviamente, das disposições do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares que nos regem, essa informação seja facultada aos inquiridos para que o nosso trabalho possa ser um bocadinho mais proveitoso.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, registo a sua interpelação à Mesa. Considero-a dirigida aos futuros inquiridos — não sei se eles estão a ouvir-nos —, mas como não são meus alunos não posso indicar-lhes bibliografia... Fica registada, portanto, a sua preocupação.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Presidente, dá-me licença?

O Sr. **Presidente**: — Creio que a Sr.ª Deputada não se refere ao Sr. Eng.º Mário Lino. De qualquer forma, como a interpelação foi feita durante esta audição e pretendendo tecer algumas considerações, dou-lhe a palavra. Faça o favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Presidente, fiquei...

A Sr.ª **Carina Oliveira** (PSD): — Não era para o Sr. Engenheiro!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr.ª Deputada, posso ter interpretado mal, mas entendi que a sua interpelação, para além de ter aspetos gerais, também me era dirigida, ou seja, que havia uma intenção ao dizer que já não me lembrava. Sr.ª Deputada, pode ter a certeza que o facto de não me lembrar é o mais natural. Estou absolutamente convencido de que, se a Sr.ª Deputada estivesse no meu lugar, também não se lembrava.

Pareceu-me que a Sr.ª Deputada tinha dito isso com alguma ironia. Se não o disse, peço desculpa, mas foi essa interpretação que fiz. Fiquei com a ideia de que tinha usado alguma ironia ao dizer «vêm aqui e esquecem-se»...

Lembro-me que da última vez que estive cá, um Sr. Deputado — não vale a pena estar a dizer aqui nomes, não é isso que releva — fez-me uma pergunta que estava em violação... Esse Sr. Deputado perguntou-me sobre competências minhas, mas, segundo uma lei aprovada nesta Casa por esse Sr. Deputado, que estava presente quando a lei foi aprovada, essas competências não são minhas. Claro, ele tinha-se esquecido!... Está a ver? Isso acontece a quem está todos os dias a trabalhar.

Portanto, não se admire que, numa gama de problemas tão vasta e tão complexa como aquela que existe no setor das obras públicas, transportes e comunicações, e sendo coisas passadas há anos, no meio de muitas outras coisas que aconteceram ao mesmo tempo, eu não me lembre.

Mas julgo que o objetivo da Sr.^a Deputada não é que eu me lembre, é saber o que se passou. Eu estou a dizer-lhe que não me lembro, mas a Sr.^a Deputada saberá exatamente o que se passou se ler o relatório, pois está lá dito qual foi o critério, etc., que é o que a Sr.^a Deputada quer saber. A Sr.^a Deputada não quer saber se eu me lembro ou não. Os detalhes estão lá! A Sr.^a Deputada encontra lá os detalhes, as razões, as fórmulas, etc.. É que, normalmente, não são os ministros que fazem as contas, eles tomam decisões políticas.

O que a Sr.^a Deputada pode dizer, lendo o relatório, é que não tomaria a mesma decisão política, e isso posso discutir. Mas não me lembro qual é o critério, e compreenda, Sr.^a Deputada, que não é por má vontade, porque se eu me lembrasse dizia-lhe, sem dúvida nenhuma.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Eng.^o Mário Lino, agradeço, desde já, a sua segunda participação nesta Comissão.

Srs. Deputados, na próxima terça-feira, vamos ouvir na Comissão, também pela segunda vez, o Prof. António Mendonça, em audição marcada para as 10 horas e 30 minutos.

Penso que haverá necessidade de, na próxima semana, nos reunirmos para podermos tomar algumas decisões, designadamente quanto a uma proposta do PSD para que o questionário indicativo seja enviado a algumas entidades, o que tem de ser deliberado. Desta forma, não havendo impedimentos da parte dos Srs. Deputados, iniciaremos a reunião de terça-feira às 10 horas, portanto, meia hora antes da audição.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

Eram 17 horas e 27 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.