



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

INTERVENÇÃO DE SUA EXCELÊNCIA
A SECRETÁRIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES

Ana Paula Vitorino

por ocasião da

Apresentação da Parceria Público-Privada para a Concessão do
projecto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização
das infra-estruturas ferroviárias do troço Poceirão-Caia

Évora, 2 de Junho de 2008

(vale a versão lida)



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

Senhor Presidente da Câmara Municipal de Évora,
Senhor Presidente do Conselho de Administração da RAVE,
Senhores Vogais do Conselho de Administração da RAVE,
Restantes quadros da RAVE,
Ilustres Convidados,
Minhas Senhoras e Meus Senhores,
Este é um momento histórico!

O que está a acontecer hoje aqui em Évora representa um virar de página na nossa história.

A principal revolução tecnológica no domínio das infra-estruturas de transporte no séc. XIX foi a ferrovia. Mudou a nossa geografia territorial, mudou o paradigma das relações sociais e económicas.

Hoje, com o lançamento deste concurso, Portugal volta a estar na 1ª linha da evolução tecnológica do transporte terrestre ao dar um passo irreversível na integração na Rede Transeuropeia de Alta Velocidade Ferroviária.

Durante muitos anos discutiu-se, agora vamos fazer!

É pois com redobrada honra e prazer que hoje aqui me encontro a presidir esta sessão técnica de apresentação do concurso que marca a concretização do projecto de Alta Velocidade em Portugal.

E faço-o porque para além da importância e relevância do projecto para a estratégia de transportes e para o país, esta equipa e forma como tem desenvolvido este projecto têm sido exemplares!

E gostaria de vos chamar a atenção para seis características chave deste projecto, que explicam bem o sucesso que já está a ser.

- A excelência na sua preparação;
- O rigor com que se têm assumido todos os compromissos;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

- O papel e a integração na estratégia global dos transportes e da logística;
- Os benefícios para Portugal e para os Portugueses;
- A solidariedade inter-geracional que se quer garantir;
- E, finalmente, o grato reconhecimento internacional da qualidade e robustez do trabalho que tem sido desenvolvido.

Quanto à excelência.

De facto, desde logo reunimos excelentes equipas multidisciplinares, nacionais e internacionais, para nos ajudarem no desenvolvimento do projecto: bons projectistas, bons técnicos, bons financeiros e bons juristas.

Estudámos aprofundadamente todos os principais exemplos de Alta-Velocidade na Europa. Não apenas as características físicas e tecnológicas, mas também os modelos organizacionais e contratuais. Analisámos o que correu bem, mas também o que correu mal, procurando aprender com os erros e sucessos dos outros.

Dedicámos especial atenção aos exemplos Francês, Espanhol, Inglês e Holandês, entre outros.

Deste trabalho exaustivo resultou o actual modelo de negócio, que acreditamos ser o que melhor equilibra os riscos e potencialidades deste tipo de projecto. E esta não é apenas a nossa opinião, já que isto mesmo tem sido reconhecido em diversos fora internacionais.

Mas também do ponto de vista da engenharia – civil, ferroviária e ambiental – foram analisadas todas as alternativas, todas as componentes, todas as problemáticas.

Da excelência do trabalho desenvolvido nasce a certeza de que temos o melhor modelo de negócio possível e uma equipa que, cresceu, se desenvolveu e aprendeu, garantindo assim, que apesar de ser o primeiro projecto de Alta-Velocidade em Portugal, já temos bons especialistas que nos garantem uma boa avaliação das propostas, uma boa adjudicação e ainda a melhor contratação para o Estado Português.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

Quanto ao rigor. Rigor na calendarização do projecto. Rigor na orçamentação.

Todos sabemos que, infelizmente, no passado em Portugal, os grandes projectos se pautavam por grandes derrapagens, nos tempos e nos custos, entre aquilo que era estimado no momento da decisão e aquilo que acontecia na realidade.

Mas este Governo introduziu um novo paradigma na condução dos grandes projectos de infra-estruturas de transporte: o paradigma do rigor.

E é esse rigor que permite que hoje estejamos a seguir a mesma calendarização, ambiciosa diziam alguns, que apresentámos em Dezembro de 2005, no “dia da Alta-Velocidade”, e ainda a mesma que apresentámos em Junho do ano passado, na apresentação do modelo de negócio.

Tal como previsto, estamos a lançar o primeiro concurso público internacional para a contratação de uma concessão das infra-estruturas da Alta-Velocidade hoje, no início de Junho de 2008.

167 km, o maior troço, é hoje posto a concurso!

Mas também do ponto de vista da orçamentação este processo tem sido um exemplo.

Ao contrário do que é hábito em projectos desta natureza – e não apenas em Portugal – não só não temos aumentado o orçamento de investimento, como até temos vindo a conseguir reduzi-lo.

E não se trata de uma qualquer operação de cosmética. Neste processo, o aperfeiçoamento do detalhe, a boa qualidade dos projectos, conduz a uma redução de custos.

A boa qualidade é decisiva para a eficiência dos recursos públicos afectos ao projecto!

Desde que apresentámos o primeiro orçamento em Dezembro de 2005 já conseguimos otimizar o valor estimado do projecto em mais de 11%.

Fruto de árduo esforço das equipas e do recurso a ferramentas inovadoras, como por exemplo o *value engineering*, conseguimos, entre 2005 e 2007, reduzir cerca de 600 milhões de euros às previsões de investimento para os eixos de Alta-Velocidade Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto.

Desde então prosseguimos o trabalho, tendo aprofundado o detalhe dos estudos prévios e realizado aprofundados e sustentados estudos de impacte ambiental.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

A obtenção das Declarações de Impacte Ambiental e o estudo muito detalhado das expropriações, para o troço Poceirão-Caia, permitiu baixar o investimento previsto em mais 250 milhões de euros, 200 milhões na Alta Velocidade e 50 milhões na linha convencional.

A previsão do custo do troço Poceirão-Caia era, em 2005, 2050 milhões de euros. O ano passado era 1700 milhões de euros. Hoje, também a preços de 2007, a estimativa do custo para este troço está reduzida para 1450 milhões de euros.

Este é o rigor com que trabalhamos!

Mas não se pense que a Alta-Velocidade se trata de um projecto isolado. Que se trata de um capricho de um pequeno país.

Pela 1ª vez há uma visão global do papel que queremos para Portugal no domínio dos transportes enquanto fachada atlântica.

E esta visão global mudará completamente a imagem e o posicionamento de Portugal na Europa e no Mundo.

É esta visão global, de constituir Portugal como a porta atlântica da Europa, de integração europeia, de evolução tecnológica, de desenvolvimento social e económico, de modernidade, que está subjacente à definição das orientações do Governo para todo o sector dos transportes.

Temos uma estratégia para Portugal!

E a RAV, Rede ferroviária de Alta Velocidade, faz parte integrante dessa estratégia global de transportes e logística do Governo de Portugal.

Encontra-se assim perfeitamente integrada com a rede ferroviária convencional, quer no respeitante a passageiros, quer no respeitante a mercadorias, com a rede nacional de plataformas logísticas, e ainda com os principais portos e aeroportos nacionais.

Vamos servir a quase totalidade da população Portuguesa e potenciar a economia e a indústria, através de uma rede de transportes rápida, segura, sustentável e eficiente.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

O efeito em termos de competitividade internacional de termos mais de 75% da população e do PIB nacional a cerca de 1 hora de distância dos principais centros e perfeitamente coordenados com todos os modos de transporte e sistema logístico é muito relevante para todos nós.

No que diz respeito ao troço Poceirão-Caia cujo concurso hoje lançamos, tudo isto é verdade.

Poceirão-Caia: 167 km de linha mista de alta velocidade.

Évora-Caia: 92 km de linha ferroviária convencional para mercadorias (parte determinante da nova linha Sines-Caia).

Ligamos três dos nossos principais portos (Setúbal e Sines e também Lisboa através da TTT) com quatro plataformas logísticas – Poceirão, Elvas-Caia e Sines e, através da TTT, Castanheira do Ribatejo –, conectando coerentemente as redes ferroviárias convencional e de alta velocidade.

Potenciamos o desenvolvimento dos nossos portos e das nossas indústrias, estendendo o seu *hinterland* dentro do País e da Península Ibérica.

Ligamos cidades, Lisboa, Évora, Elvas, aproximando regiões e colocando-as na rede transeuropeia de transportes, aumentando a nossa competitividade.

Ligamos o Novo Aeroporto de Lisboa, melhorando drasticamente a mobilidade internacional em toda a região de Lisboa e do Alentejo.

Poceirão-Caia faz parte de uma estratégia global, de um projecto, coerente e coordenado, de melhoria da qualidade de vida e da economia de Portugal e dos Portugueses.

E os benefícios são muito significativos e variados.

Diversos estudos revelam o enorme impacte económico resultante deste projecto.

Apenas para destacar alguns, falamos da:

- Criação de cerca de **36 mil postos** de **trabalho permanentes**;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

- Aumento de **investimento privado** em **76 mil milhões de euros**;
- Aumento do **PIB** em **99 mil milhões de euros**;
- Aumento das **receitas fiscais** em **21 mil milhões de euros**;
- **Redução da sinistralidade, da poluição atmosférica e das alterações climáticas** (no 1º ano, estima-se uma transferência da rodovia para a alta velocidade de 3,5 milhões passageiros), com uma poupança de 92 milhões de euros no ano de arranque da exploração e de 245 milhões de euros em velocidade cruzeiro; e
- **Uma nova dinâmica urbana e territorial, gerada pela diminuição das distâncias-tempo**, reordenando social e economicamente o País, criando “cidades AV”, com enorme potencial de desenvolvimento.

Estas são as boas razões para apostar neste projecto: mais qualidade de vida, mais emprego, mais desenvolvimento económico, garantia da responsabilidade social e ambiental do projecto.

Estes são benefícios de que irão usufruir várias gerações!

Solidariedade inter-geracional!

Estamos a falar de uma concessão para 40 anos, de uma infra-estrutura que deverá servir Portugal durante pelo menos todo o séc. XXI.

Por tudo isto faz sentido que várias gerações, as actuais e as vindouras, sejam solidariamente responsáveis no esforço de concretização nesta infra-estrutura e serviço essenciais, quer pela sua importância estratégica, quer pelo volume de investimento e encargos consequentes.

Não é justo que qualquer uma geração suporte na íntegra o financiamento de uma infra-estrutura, que sendo essencial, terá a duração de várias gerações.

Temos um modelo misto em que serão as várias gerações que beneficiam do projecto a arcar com o seu financiamento.

Por um lado, as gerações actuais irão suportar directamente, durante a fase de construção, parte dos custos de investimento, quer através de fundos comunitários, quer através de subsídios do Estado Português.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

Por outro lado, quase metade, 45%, dos encargos serão suportados pelos utilizadores do sistema, o que numa infra-estrutura ferroviária é um feito notável, atendendo a que se consideram preços dos bilhetes a níveis competitivos face às alternativas em avião e por rodovia.

O remanescente será suportado directamente pelo Estado ao longo de toda a concessão, diluindo o esforço de financiamento da infra-estrutura também pelas gerações vindouras.

Como fica claro para todos, uma parte muito significativa do investimento será suportado directamente pelos utilizadores da Alta Velocidade e em todo o modelo prevalece uma lógica de solidariedade inter-geracional.

Este é um modelo sólido de afirmação do projecto português no âmbito do grande desafio de integrar a rede de mobilidade europeia.

O Governo apostou em reforçar o papel estratégico do eixo ocidental europeu na Rede Transeuropeia de Transportes.

E isso foi reconhecido pela União Europeia.

A consubstanciar este reconhecimento, temos a decisão da Comissão Europeia de atribuir 383 milhões de euros das Redes Transeuropeias de Transportes ao projecto RAV, ou seja, 10% do montante total dedicado à ferrovia, disponível para toda a Europa. Este é um valor claramente superior ao peso equivalente do nosso País e muito acima dos valores atribuídos anteriormente. De facto, no anterior período financeiro e numa Europa a 15 recebemos 1,5% do total disponível. Agora com 27 países temos 10%.

A estes fundos devemos ainda adicionar os 1105 milhões de euros do QREN/ Fundo de Coesão que estão destinados a este projecto (955 milhões de euros para a alta velocidade e 150 milhões de euros para a linha convencional).

O modelo definido por Portugal está a ser acompanhado com expectativa no âmbito da Comissão Europeia, a qual tem promovido a sua apresentação em vários fora internacionais e junto dos países que agora estão a dar os primeiros passos para participar numa rede de alta velocidade, com o objectivo de disseminar as melhores práticas na Europa.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

Mas podemos também falar do Banco Europeu de Investimentos que vem seguindo o desenvolvimento do projecto com muito interesse.

É muito grato ver o forte reconhecimento internacional da qualidade do trabalho realizado!

Mas também a nível do sector empresarial, nacional e internacional, temos tido grandes manifestações de interesse neste projecto.

Senhores empresários,

Para haver uma boa parceria público-privado, é necessário haver um parceiro público forte. E nós cumprimos e vamos continuar a cumprir a nossa parte.

Mas também é necessário um parceiro privado forte. E para isso contamos convosco.

Hoje chega a hora da verdade. Os próximos quatro meses são decisivos para apresentarem boas propostas!

Minhas Senhoras e meus Senhores,

Excelência!

Rigor!

Estratégia!

Benefícios para Portugal e para os Portugueses!

Solidariedade inter-geracional!

Reconhecimento internacional!

Estas têm sido as palavras-chave e queremos que continuem a ser!

O País vai mudar!

Senhor Presidente da Câmara Municipal de Évora,

Estamos aqui em Évora, a capital de um Alentejo ao qual nas últimas décadas se associou uma imagem de interioridade e de desertificação.

Com este projecto, Évora passará a estar no centro de um novo mundo de mobilidade.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

Évora passará a estar a 30 minutos de Lisboa, 30 minutos da Estremadura espanhola, a duas horas de Madrid, a pouco mais de cinco horas de Barcelona.

Évora assumir-se-á com uma nova centralidade, fixando empresas, gerando emprego, tornando-se mais cosmopolita.

Évora, património da Humanidade, Cidade Universitária e da Qualidade de Vida, assumirá um novo papel na fachada atlântica portuguesa, nova centralidade na estrutura social, económica e de mobilidade ibérica.

Minhas Senhoras e Meus Senhores,

Hoje marcamos a entrada numa nova fase da vida deste projecto.

Definitivamente, marcamos a passagem das intenções, dos sonhos, dos objectivos, para a concretização.

A partir deste momento a Rede Ferroviária de Alta Velocidade começa a torna-se uma realidade.

Estamos a **aproximar Portugal!**

Muito obrigado pela vossa atenção.