



TGV. Se não houver visto, contrato é anulado e consórcio recebe menos indemnização

A decisão é política, mas se o Tribunal de Contas recusar o visto a Poceirão-Caia, o governo tem razão para recuar e pagar menos ao consórcio

ANA SUSPIRO
ana.suspiro@jonline.pt

O Tribunal de Contas (TC) até fez um comunicado na semana passada para esclarecer que a decisão de avançar ou não com o projecto de alta velocidade era política e não lhe pertencia. Mas a verdade é que a posição que esta entidade vier a assumir sobre o contrato do primeiro troço entre Poceirão e Caia vai ser decisiva para o futuro do TGV em Portugal.

Uma recusa de visto seria um provável ponto final na novela do "suspende" ou "não suspende" o TGV. Isto porque o contrato deixaria de ter eficácia financeira, pelo que "é obrigação do Estado não prosseguir com o contrato sem o visto", explicou ao *i* o advogado José Moreira da Silva.

O jurista da Rebelo de Sousa e Associados, especialista no Código da Contratação Pública, defende ainda que a recusa do visto reduz a eventual indemniza-

ção que o Estado terá de pagar ao consórcio que ganhou o contrato, a não ser que o Estado decida prosseguir com o contrato sem o visto, assumindo a responsabilidade financeira reintegratória, o que, trocado por miúdos, quer dizer pagar o que foi gasto depois da recusa de visto. Um cenário muito remoto.

"Se for recusado o visto a um contrato, o Estado apenas tem de indemnizar pelas despesas que o particular comprovou que teve com a elaboração da proposta", diz Moreira da Silva. A situação é semelhante à anulação de um concurso antes do seu termo, como aconteceu com o Lisboa-Poceirão, ou à não assinatura de um contrato após a adjudicação.

O advogado, que cita ainda um acórdão do Supremo Tribunal Administrativo de 2006, admite que o Estado possa ter de pagar alguma compensação a título de enriquecimento sem causa, isto se vier a lucrar com alguma coisa feita pelo privado. Um dos responsáveis do Elos, vencedor do primeiro concurso do TGV, já afirmou que o investimento realizado pelo consórcio atingia 100 a 150 milhões de euros. No entanto, este valor ainda não inclui obras no terreno nem o pagamento de expropriações.

O contrato Poceirão-Caia tem os prazos suspensos desde Dezembro, precisamente porque não foi obtido o visto no prazo de seis meses após a assinatura. Essa será aliás a principal razão pela qual ainda não há obras no Poceirão/Caia.

Moreira da Silva realça que um privado que comece a executar um contrato sem visto, como aconteceu no caso das concessões rodoviárias, o faz por sua conta e risco, não podendo vir a pedir uma indemnização pelo que fez sem visto.

O tribunal tem até meados de Maio para se pronunciar, isto se o prazo não for novamente suspenso com mais pedidos de esclarecimento. A apreciação do TC é jurídica e não económico-financiera, não obstante algumas reservas neste domínio terem sido respondidas pela renegociação do contrato que foi feita entre Outubro e Fevereiro. Outra hipótese é o TC deixar passar o prazo, o que equivale a um visto tácito, e aí a decisão volta para o governo, que também terá de decidir se o visto for favorável.



O TGV português pode não passar disto

VINCENT KESSLER - REUTERS

Fundos

1378

É o total do financiamento da UE à rede portuguesa do TGV. Inclui Redes Transeuropeias e Fundo de Coesão

423

milhões: fundos das Redes Transeuropeias. Não podem ser usados nouro projecto e têm de ser gastos até 2015

668

O financiamento da UE ao troço Poceirão-Caia. 197 milhões são Redes e 471 milhões Fundo de Coesão

Fundos da UE. Adiar é perder 423 milhões e arriscar outros 955

Adiar TGV para lá de 2015 implica perder 423 milhões das Redes Transeuropeias. Para manter Fundos de Coesão é preciso alternativas

Adiar a construção e a conclusão do projecto da alta velocidade ferroviária para além do horizonte de 2015 levará Portugal a perder os fundos das Redes Transeuropeias atribuídos ao TGV nacional e que ascendem a 423 milhões de euros.

Estes fundos não podem ser transferidos para outros projectos por decisão nacional. A entidade que gere estes fundos já tinha dado, em Novembro passado, mais dois anos a Portugal para concluir as três linhas apoiadas pelas Redes Transeuropeias.

As ligações Lisboa-Porto e Porto-Vigo já tinham sido adiadas precisamente dois anos pelo governo português, mas a ligação Lisboa-Madrid, com um troço já adjudicado, parecia garantida. Esta linha tem fundos de 271,3 milhões das Redes Tran-

seuropeias, dos quais 197 milhões estão alocados ao troço Poceirão-Caia. Porém, a anulação do concurso do troço Poceirão-Lisboa e as crescentes dúvidas sobre a execução do Poceirão-Caia põem também em causa as verbas para a linha.

A realidade já é diferente no caso dos 955 milhões do Fundo de Coesão atribuídos ao TGV, dos quais 471 milhões se destinam ao troço Poceirão-Caia. Aqui a decisão cabe a Portugal. O governo pode transferir as verbas para outros projectos, embora precise do aval de Bruxelas.

O problema neste caso passa porém por encontrar investimentos alternativos de grande dimensão e que estejam em condições de avançar na vigência do QREN (Quadro de Referência Estratégica Nacional), um desafio ainda maior quando a capacidade financeira nacional está muito debilitada. Um projecto financiado pela Coesão terá de começar a ser executado até 2013 e ficar concluído até 2015. Se o país não tiver alternativas ao TGV, corre o risco de perder também estes fundos. A. S.



**Sem visto prévio
o Estado terá
de pagar menos
indenizações
pelo fim da alta
velocidade**